

## 立法局會議過程正式紀錄

一九九三年七月七日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司麥高樂議員，C.B.E., J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，O.B.E., J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E., J.P.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員，J.P.

鄭慕智議員

張建東議員，J.P.

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

馮檢基議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，O.B.E., J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員，J.P.

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

胡紅玉議員

田北俊議員，O.B.E., J.P.

**列席者：**

教育統籌司梁文建先生，C.B.E., J.P.

運輸司楊啓彥先生，C.B.E., J.P.

保安司區士培先生，O.B.E., A.E., J.P.

憲制事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

規劃環境地政司伊信先生，J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

庫務司曾蔭權先生，O.B.E., J.P.

財經事務司簡德倫先生，J.P.

立法局秘書劉國康先生

立法局副秘書陳念德先生

## 文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

### 項目

附屬法例	法律公告編號
1993 年法律援助（評估經濟能力及分擔費用） （修訂）規例.....	241/93
1993 年行政事務申訴專員條例（修訂附表 1） （第 2 號）令.....	242/93
財政資源規則.....	250/93

一九九二至九三年度會期內省覽的文件

- (85) 總督特派廉政專員一九九二年年報
- (86) 製衣業訓練局一九九二年度年報
- (87) 建造業訓練局一九九二年度年報

## 致辭

### 總督特派廉政專員一九九二年年報

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，作為貪污問題諮詢委員會成員，本人很高興能向各位介紹今天提交立法局的總督特派廉政專員一九九二年年報。

但此刻我的心情卻帶點哀傷。區亮賢先生正值 47 歲英年，竟於一九九二年十一月二十八日猝然逝世，聞者皆感震驚和悲痛。年報內的略傳對區亮賢先生有以下的讚譽：

「在出任廉政專員短短一年期間，區亮賢先生憑著其豐富才華和深厚的專業知識，在繁重而複雜的職務上應付裕如。區亮賢先生為人通情達理而務實，待人更和藹親切。失去一位如此傑出的公務員，實屬香港的不幸。」

署理廉政專員卜國豪先生在年終回顧指出，雖然是年的貪污舉報統計數字並不矚目，但單憑統計數字並不能確定社會的實際貪污情況。他又表示，根據廉署所得的情報資料，社會上的貪污活動似乎遠較廉署接獲的舉報為多，特別在政府部門內；而廉署在一九九三年定會密切注視出現問題的地方。

在一九九二年，由於民主進程的加速演變和人權法案對調查工作及法庭程序所造成的影響，廉署顯然要面對很多重大的新挑戰。署理廉政專員說這些影響反而普遍帶來益處，激勵廉署人員自我檢討和提高專業水平。

廉署致力打擊貪污，一向有賴屬下三個部門的通力合作和互相協調。執行處在一九九二年共接獲 2276 宗貪污舉報，其中 52% 涉及私營機構、20% 涉及警務處、25% 涉及其他政府部門，而 3% 則與公共機構有關。舉報時願意透露身份的人士，一九九二年佔 68%，和一九九一年的比率大致一樣。是年，共有 337 人被檢控，167 人被正式警誡。

憑著專業和富創意的的方法，防止貪污處負責查察可能導致貪污的漏洞，並就有關的辦事程序提出改善建議，藉以減少或杜絕出現貪污的機會；而社區關係處則致力引導市民認識貪污的禍害，鼓勵他們在發現貪污活動時挺身舉報。

署理廉政專員總結時，感謝廣大市民對廉署的支持，感謝各諮詢委員會委員過去一年提供的寶貴協助，以及廉署全人對工作的熱誠和勤奮。主席先生，本人謹代表在各方面鼎力支持廉政公署的社會人士，聯同卜國豪先生向廉署全體全人致意。

## 各項問題的口頭答覆

### 退休保障計劃

一、許賢發議員問：本局於本年二月三日通過動議，促請政府盡速制訂措施，使全港市民能得到一個完善的退休保障制度。就此，政府可否告知本局有關工作的進展為何，及何時會公布有關計劃的細節和實行時間表？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，本局在本年二月三日的動議辯論中，曾就日後的退休保障制度方案，提出了多個重要的事項。政府現正審慎研究這些意見以及公眾回應諮詢文件所提交的 176 份意見書。所涉及的主要事項有數個。

這些事項包括強制退休保障制度與本港的社會保障福利制度的關係，以及假如實施分散管理的制度，政府應否為私人管理的退休計劃，提供財務風險方面的擔保。

我們面對的問題十分複雜，必須經過多番考慮才能作出取捨判斷，而這些判斷將會對本港社會、經濟、財政及金融的長遠政策，有着深遠影響。這樣重要的問題，不容我們倉卒作出結論。

不過，我可以向各位議員保證，我們已經盡快處理這個問題。我們計劃在本年年底前，就最適當的未來路向，達致一個較明確的結論。

許賢發議員問：主席先生，當局對在香港推行退休保障制度的研究，已拖了一段很長的時間。政府可否告知本局，在現階段，政府還須考慮些甚麼問題？是否在不同的政治氣候和經濟條件下就有不同的考慮？最重要的是，政府是否仍有誠意為香港提供一個完善的退休保障制度？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，政府在這方面不會沒有誠意。正因有誠意，我們才會在去年發表有關文件，供市民討論，並諮詢公眾意見。但正如我在主要答覆所說，有關問題十分複雜，必須詳細評估和分析財政、社會、經濟和其他方面的因素。這些分析工作極為費時，但我們正加緊進行。我相信我們並沒有受本港的政治情況影響。我想我們會考慮所有因素，但由於這是個非常複雜的問題，所以我們在分析各項結論時，必須充分考慮所有因素。

劉千石議員問：主席先生，該次的動議辯論，立法局支持成立中央公積金的意向是非常鮮明的。政府可否告知本局，當局會如何考慮立法局動議辯論的結果；而在諮詢方面，對設立中央公積金制度的定位又是怎樣？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，各議員在二月辯論中所發表意見，極為寶貴和有用，而我們當然已完全察悉。正如我所說，我們正審慎研究這些意見，以及市民就他們建議採納的退休保障制度所提交的 176 份意見書。政府處理這問題的態度十分開明，而我們亦須極審慎地評估這項較為人接受的制度會帶來的種種可能後果；我們當然還會研究本局議員在辯論中所提意見，包括劉千石議員就實施中央管理或分散管理的退休保障制度所提意見。當然在審議這些事宜時，亦須顧及本港社會、財政及金融的長遠政策。

唐英年議員問（譯文）：主席先生，政府已同意設立中央公積金是可行辦法之一。由於此事會跨越一九九七年，政府會否將其提交聯合聯絡小組討論？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我並沒有說過，我們在現階段已將設立中央公積金列為何行辦法之一。現時忖測未來數月會考慮採納哪項或哪幾項辦法，未免言之過早。我們確實正在研究至今各方就這項制度應由中央管理還是分散管理而提出的意見。至於由政府作出承擔，以及較長遠的社會保障福利問題，均須在我們達致任何結論前，詳加考慮。

狄志遠議員問：主席先生，諮詢文件有提及行政局不支持中央公積金計劃，但現時政府的立場似乎是要重新考慮各方面的方案，而中央公積金計劃是否亦是其中考慮方案之一？若然，這是否意味着行政局對過往的決定已有所改變？

教育統籌司答(譯文):主席先生,我想我不應對行政局將會決定做或不做的事先作判斷,或先下結論。我剛才是說,我們正考慮本局議員和市民就將來退休保障制度的形式所提建議,其中包括部份議員所提的中央管理形式。我們正積極及十分審慎地研究這些建議。

鄧兆棠議員問:主席先生,有關的計劃是會跨越九七的。我想問,政府會否將這計劃向中方諮詢?假如中方不同意成立中央公積金退休計劃時,當局會如何應付?

主席(譯文):我認為第二部份是個假設問題。教育統籌司,請回答第一部份的問題。

教育統籌司答(譯文):主席先生,當我們有某些問題會影響及將來的特別行政區政府時,顯然必須諮詢和知會中方。但現時我們仍未到達那個階段。

何敏嘉議員問:主席先生,剛才答覆內提及政府有需要進行詳細的分析和觀察對長遠經濟的影響。究竟到今天為止,政府進行了一些甚麼分析;以及有些甚麼分析結果可在現階段公布?另外,答覆的第四段,提到年底會有「一個較明確的結論」,政府可否告知本局,到年底時明確的程度有多大?

教育統籌司答(譯文):主席先生,關於何敏嘉議員第一部份的問題,凡涉及社會、經濟、財政和金融政策的分析,顯然須十分審慎進行。有關問題極複雜,需要各方面的專家提供意見。分析工作正在進行,而我在現階段無法預料結果會是怎樣。我只能說,我們正積極研究有關問題。至於第二部份所問關於本年底是否會有較明確結論,我只能說,我們希望本年底可就未來路向,達致一個較明確的結論。但對於結論會是怎樣,以及我們會如何進行此事,恕我未能先下結論,這要待那時才會知道情況會是如何。

鮑磊議員問(譯文):主席先生,正如教育統籌司所說,問題十分複雜,所以政府會否計劃向本港各階層人士進行另一輪正式或非正式的諮詢,若否,原因為何?

教育統籌司答(譯文):主席先生,在分析各項複雜問題時,我想我們或許有需要就某些人士特別關注的問題諮詢其意見。因此,我不排除可能會進行一些諮詢工作,但諮詢範圍或許不像以前那麼廣泛。

## 保存鄉郊景貌

二、麥理覺議員問題的譯文:鑑於保存天然資源的需要愈來愈大,政府可否告知本局,在制訂郊區法定圖則時,會否優先考慮保存鄉郊景貌;若然,會否規定現時用作貨櫃及廢置金屬露天倉庫的土地須恢復原狀,從而改善環境?



規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，現時進行的全港發展策略及其下的多個次區域發展策略檢討的一個主要部份，是關於保存郊野公園及鄉郊景貌的策略。大體的概念是，配合預期人口和經濟增長發展所需用地以外的鄉郊土地，應指定作環境保育、農業或康樂用途。事實上，鄉郊地區中，約有一半已獲指定作郊野公園用途。當局在製備鄉郊分區計劃大綱圖，以取代現有的發展審批地區圖後，便會考慮就規劃策略提出的其他建議。

關於問題的第二部份，政府會否規定現時用作貨櫃及廢置金屬露天倉庫的土地須恢復原狀，要視乎多個因素而定。城市規劃條例並沒有授權政府對在各有關發展審批地區圖公布前已用作某類用途的土地，採取執法以恢復原狀的行動。不過，發展審批地區圖公布後擅自將土地作違反土地用途分區制的用途，可按城市規劃條例，採取執法以恢復原狀的行動來處理。雖然如此，有關地點實際上能否完全恢復原狀，仍有待清楚確定。較長遠來說，我們必須就處理「現時用途」的問題作出新安排，並在檢討該條例的同時考慮這事。

麥理覺議員問（譯文）：主席先生，我知道單就新界西部而言，可能已涉及約 4000 至 5000 萬平方呎的土地，而每月繳付給有關地主的租金總值高達一億元。由於只有政府才有權採取行動，以改善這一大片新界土地的情況，使其回復原狀，規劃環境地政司可否告知本局，他在研究「現有用途」的問題時，可採取甚麼行動？又可否修改現行法例，以清除新界西部這個嚴重污點，而規劃環境地政司心目中的時間表又是怎樣的？我希望規劃環境地政司不會以善意來掩飾。

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我不會有任何掩飾。現時新界鄉郊地區用作露天倉庫的土地共有 700 公頃。我認為我們不應忘記為何出現這種情況。原因當然不是鄉郊的地主想藉此多賺點錢那麼簡單，而是因為新界有 700 公頃有使用價值的土地，這其實主要反映本港極之需要土地作各類經濟用途。那麼，我們現正採取甚麼行動呢？我已經提及將會修訂城市規劃條例。該條例的作用是處理土地的「現有用途」問題，而在進一步修訂後，仍會發揮這個作用。此外，我們現正草擬一份白紙條例草案，詳載我們建議對該條例作出的修訂。我預料該白紙條例草案可於本年年底或一九九四年年初公布。然而，關於我剛才所說各類經濟用途方面，無論我們是否廢除「現有用途」的規定，是否將有關土地回復原狀，我們都需要大量的土地作我們所說的各類經濟用途。我們已決意在明年年中前，把約在兩年前公布的首 30 個發展審批地區圖轉為分區計劃大綱圖，而我們將會在這個過渡期，尋求所需用地作各類經濟用途。

葉錫安議員（譯文）：主席先生，規劃環境地政司的答覆很官腔，我感到頗為失望。他的答覆提及條例、圖則、條例草案及白紙條例草案，但我想我們基本上希望知道的，是政府何時才使香港的鄉郊免被用作廢鐵場。

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 我會嘗試回答, 希望我的答覆不會使你感到我打官腔或故作掩飾。我認為有一點我們必須緊記, 就是我們可以懷着善意, 一心要改善有關情況, 但我們行事必須合法。我們不能罔顧一切而立即採取行動。如果我們看見某處使用土地的方法是我們不喜歡的, 或者該處不整潔或不雅觀, 我們只能以合法的手段處理, 這點我相信葉議員亦會同意。就現時的情況而言, 我們已根據法律規定的有關程序, 向懷疑在發展審批地區內違例發展的人士發出 1000 封警告信。除警告信外, 我們還就另外的 61 宗違例發展個案發出 367 份執行管制通知書, 以及就四宗個案發出 17 份停止發展通知書。我們至今還沒有發出回復原狀通知書, 但我們肯定將來會這樣做。此外, 我們已就三宗個案提出檢控, 並已有三名違例人士認罪。我得清楚表明, 該三宗個案共涉及六名違例人士, 其中三名已認罪, 另外三名正等候法庭判決。談到執法方面, 我想議員可能已經忘記, 我們是在兩年前才把條例的適用範圍擴展至整個新界地區。所以在執法方面, 我們還處於初步階段, 所以暫未能就此置評。然而, 根據我所提供的統計資料, 我想已經可以看到, 我們在執法方面正逐步推進, 而最終我們可做到要求違例者將土地回復原狀。

馮智活議員問: 主席先生, 鄉郊地方的濫用情況的確非常嚴重, 妨礙了日後的用途, 我們必須糾正現時的濫用情況。我很高興知道政府將會發表白皮書, 請問政府計劃於何時引進法例的修改, 使政府可立即着手工作?

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 我想馮議員亦知道我們現正談論的問題, 一直都極富爭議性, 而且相信日後人們仍會繼續爭論。其實, 這亦是有關地主及整個社會共同面對的問題。剛才馮議員說到濫用。我已嘗試說明有關情況, 並指出在若干情況我們所說的可能是濫用, 但其實我們亦在談及經濟用途的問題。正如我剛才所說, 我們預料在一九九三年年底或一九九四年年初發表有關的白紙條例草案。至於需要多久才能把白紙條例草案變為藍紙條例草案, 然後再把藍紙條例草案變成法例, 並據此執法, 則在很大程度上須視乎本局有關小組及委員會的工作進度。

楊孝華議員問(譯文): 主席先生, 按照規劃環境地政司的答覆, 現時討論的鄉郊土地應劃作康樂用途, 政府可否告知本局, 一些例如野餐地點、攀山徑、高爾夫球場及露營地點等設施 — 全部都不是建築物 — 以及例如郊野公園管理中心等建築物, 是否合乎康樂用途的定義?

規劃環境地政司答(譯文): 主席先生, 經驗告訴我, 回答這類問題會引來不少主觀回應, 情況就好像每個建議總會有人反對。然而, 如果以常識來分辨楊議員所列舉的用途, 我敢信這些均可視作康樂用途。

田北俊議員問(譯文): 主席先生, 由於中港之間的工業活動正不斷擴展, 我認為露天倉庫及貨櫃的問題將繼續存在。規劃環境地政司可否告知本局, 當局有否考慮撥地讓地產發展商興建多層貨櫃大廈, 使這些貨櫃可移往室內而毋須露天擺放?

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我在考慮這個建議時，毋須特別照顧地產發展商。然而，在研究把發展審批地區圖轉為分區計劃大綱圖時，我肯定會考慮可否在一些地點興建多層停車場大廈，以滿足某方面的需要。

### 新建公營屋邨的煤氣供應

三、 李華明議員問：鑑於房屋委員會已定下政策，在新建成的居屋和公屋採用中央煤氣供應系統，政府可否告知本局：

- (a) 這政策是基於甚麼因素而訂定；
- (b) 由於目前政府對煤氣公司的利潤或價格沒有任何監管，居民作為消費者的利益如何能得到保障；及
- (c) 房屋委員會既然讓煤氣公司壟斷新建成的公營屋邨的燃料供應，政府會否考慮對煤氣公司實施某種監管機制？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 房屋委員會（房委會）在為其轄下屋邨選擇氣體燃料供應來源時的做法，與任何地產發展商無大分別。若要同時為每個單位安裝兩套氣體燃料供應導管，以便住戶可選用煤氣或石油氣，通常並不可行。房委會須在屋邨設計階段時，選擇採用何種燃料供應，並把它納入設計內。房委會與私人地產發展商在此事上的主要分別，在於前者的政策須具透明度。

房委會的政策，是在可得到煤氣供應的新屋邨採用煤氣。只有在無法獲得煤氣供應時，才會採用導管輸送的石油氣。這項政策是經過非常周詳的考慮後定出的，並會不時檢討；最近一次檢討在一九九零年進行。房委會考慮的因素，包括規劃上的靈活度、費用、安全、供應充足的保證、是否需要在屋邨內設置氣體儲存庫，以及日後可否改用天然氣等等。

- (b) 公屋的煤氣用戶與其他煤氣用戶並無分別，不會按不同的收費表繳費。因此，他們的權益與其他煤氣用戶的權益同樣是受到充分保障。過去 10 年來，煤氣和石油氣的收費差距一直很微。按消耗等量的能源計算，煤氣有時稍為便宜，但有時則是石油氣稍為便宜。

- (c) 儘管個別消費者未必能選擇何種導管輸送氣體燃料供應，但他們所支付的費用，是取決於競爭性市場力量的。就供應能源作家庭煮食及熱水供應用途的情況來說，香港中華煤氣有限公司不但要與石油氣供應商爭奪市場，而且還要與電力公司競爭。在這些情況下，政府認為目前毋須作出干預，規管氣體燃料供應市場。單是房委會的政策，似乎並不足以構成實施特別機制來監管煤氣公司的理由。儘管如此，經濟司仍會繼續監察有關情況。

李華明議員問：主席先生，政府在答覆的(a)段，謂房委會為屋邨選擇氣體燃料的做法，與任何私人地產發展商無大分別。這個說法是不確的，因為屋邨在設計階段時，發展商是可以選擇採用中央供應的石油氣或煤氣，他們會為消費者利益而作出最有利的選擇；但房委會只會選擇煤氣，令煤氣在氣體燃料市場的佔有率一直上升。我想問經濟司是否有監察這種情況的出現，以及有否提出改善方法，以加強燃料市場的公平競爭？

經濟司答（譯文）：主席先生，公用服務方面，政府的整體目標是確保消費者能以合理價錢，取得快捷可靠的服務，而有關服務亦須切合與日俱增的需求。我們相信提供這類服務的最佳方法，是鼓勵競爭，而經驗告訴我們，當市場力量可以決定質素及價格時，通常對消費者最為有利。至於煤氣及石油氣的用戶人數，兩者差不多一樣。目前，煤氣公司有大約 90 萬名用戶，而中央供應的石油氣及罐裝石油氣用戶則有 95 萬名。因此，現時的市場其實是由這兩類氣體供應商均分。至於管制及專營權問題，既然現時氣體供應市場由供應商均分，我們認為毋須考慮專營權問題或推行管制計劃。

黃秉槐議員問（譯文）：主席先生，關於房屋委員會決定屋邨應採用煤氣或石油氣方面，規劃環境地政司指出，安全是若干個考慮因素之一。他是否表示某類氣體供應較另一類安全？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，安全問題多少是存在的，而這亦是個觀念的問題。為了在屋邨供應石油氣，屋邨附近必須設有儲存庫或裝置，以容納中央石油氣供應系統，或用戶亦可採用罐裝石油氣。這裏的問題是，若要供應石油氣，屋邨附近必須有土地可供設立這類設施，而安全問題便會成為重要的考慮因素。同時，屋邨與氣體儲存庫之間必須敷設供氣導管。因此，使用中央供應的石油氣，氣體供應來源便會較使用煤氣更接近屋邨。就這方面而言，煤氣較為可取。我想另一點我剛才提及的是觀念問題。石油氣儲存庫設於屋邨附近，顯然不會為居民歡迎，儘管他們的恐懼可能毫無事實根據。但無論如何，居住在這類設施附近，總教人有點不安。

附偉業議員問：主席先生，剛才經濟司答稱，現時煤氣和石油氣的用戶數目相差不大，所以沒有壟斷情況。但是，如果房委會仍然繼續執行現時的政策，給與煤氣公司有優先向公屋提供氣體服務的權利，相信在不久的將來，煤氣服務就會逐步控制市場。請問政府有否考慮到這種趨勢，以及政府如何確保氣體服務的提供，是在公平合理的競爭環境下進行，使氣體供應商可在一個共同的基礎上，去競爭提供服務，而不是基於房委會的政策，去決定哪一間公司日後可以控制或壟斷市場？

經濟司答：主席先生，從用戶的角度來說，如果提到煮食和煲水，其實用戶是有多種不同的選擇，首先就是煤氣或大規模儲存的石油氣，除此之外，如以煲水為例，用戶還可用電煲水。所以就家庭用戶來說，是有選擇和競爭的。另外，有些地方的用戶，雖然有某種能源的供應，但可能選擇罐裝石油氣。所以在現目前來說，並沒有出現壟斷市場的情況。

狄志遠議員問：主席先生，根據氣體安全（氣體供應）規例第 17(4)條：「任何人不得沿着道路或跨越道路而安裝輸送石油氣的供氣管」。這種情況是會造成煤氣公司擁有掘地和補喉的專利，政府會否認為上述的條文會造成不公平的競爭情況？

規劃環境地政司（譯文）：主席先生，我不大明白這條問題的意思。

主席（譯文）：狄議員，你是否想澄清一下？

狄志遠議員問：主席先生，氣體安全（氣體供應）規例第 17(4)條的主要內容是說：「任何人不可以沿道路或橫跨道路而安裝石油氣的輸送管」。如有這條款限制石油氣公司安裝輸送管，是否會造成煤氣公司有掘地和補喉的專利？同時，會否造成石油氣與煤氣有不公平的競爭情況？

經濟司答：主席先生，我或者嘗試答覆這問題，大量儲存的石油氣體，是較空氣為重，但煤氣則比空氣為輕。所以，如果在地下敷設煤氣管，倘有洩漏的話，氣體會向上升的，離開地面而散發；但比空氣重的石油氣，如在路面之下洩漏，便會向地下沉，特別會儲存在水喉管或電線管道內，那就可能引起爆炸或其他的危險。基於這個緣故，該條文的原意便是防止將這些氣體帶過公路。正如剛才伊信先生所說，如果這些氣體是儲存在距離屋邨的一個地方，而不是在公路的話，則是絕對安全的。

## 英國政府就香港所作的報告

四、 陸恭蕙議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 現時英國政府必須就哪些國際條約及協議，定期報告其在香港的執行情況；
- (b) 根據《經濟、社會與文化權利國際公約》及《公民權利和政治權利國際公約》，下一次須就香港的執行情況作出報告的日期分別為何；及
- (c) 在擬定此等報告的工作上，香港將會如何參與？

憲制事務司答覆的譯文：

主席先生，陸恭蕙議員的問題答覆如下：

- (a) 英國政府須定期報告在香港實施的情況的國際條約是：
  - (i) 《消除一切形式種族歧視國際公約》；
  - (ii) 《公民權利和政治權利國際公約》；
  - (iii) 《經濟、社會與文化權利國際公約》；
  - (iv) 《禁止酷刑和其他殘忍、不人道或有辱人格的待遇或處罰公約》。
- (b) 下一次就《經濟、社會與文化權利國際公約》及《公民權利和政治權利國際公約》作出報告的期限都是一九九四年六月。
- (c) 擬備有關報告的工作之中，香港政府的參與是草擬有關香港的報告呈交英國政府。

陸恭蕙議員問（譯文）：主席先生，我希望提出兩條問題，其中一條是要求澄清某點。憲制事務司可否證實，其他兩項即第(i)及(iv)項的國際公約，是否亦於一九九四年到期提交報告，而這些報告是否會是英國就有關公約在香港的實施情況向聯合國提交的最後一份報告？

第二條問題是：香港政府如何可確保本局及各關注團體亦能提供意見？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，關於第一部份的問題，我可以證實，就《消除一切形式種族歧視國際公約》及《禁止酷刑和其他殘忍、不人道或有辱人格的待遇或處罰公約》作出報告的期限，都是一九九四年。

至於第二部份所問有關我們在擬備報告時，會否讓其他人士參與其事，我只能說，提交這類報告是英國政府的行政職能和責任，而香港政府在草擬有關報告時，是不會正式諮詢非政府機構的意見，因為有關工作只不過是將公約在港執行情況的資料匯編成報告。坦白說，當局在制訂有關政策時，才會諮詢和考慮非政府機構及其他代表團體的意見，例如各諮詢委員會的意見。

陸恭蕙議員（譯文）：主席先生，憲制事務司尚未回答我的問題。我可否再提出該問題？

主席（譯文）：可以的，因為那裏有兩條問題，那是可以理解的。請提出來。

陸恭蕙議員問(譯文): 憲制事務司可否證實, 這些報告是否會是英國政府向聯合國提交的最後一份報告?

憲制事務司答(譯文): 主席先生, 在我答覆之前, 我希望再翻查有關條約, 因此, 我會提供書面答覆。(附件 I)

杜葉錫恩議員問(譯文): 主席先生, 據我記憶所及, 英國政府沒有諮詢港人意見便作出那些報告。雖然這問題已經提過, 但我仍要再問一次。政府會否確保下次會列入港人的意見?

憲制事務司答(譯文): 主席先生, 正如我在答覆上一條問題時所說, 那些報告是如實報導有關適用於香港的公約的執行情況。最重要的是, 諮詢工作應在制訂有關政策時進行, 並不是為匯編有關報告而進行。正如杜葉錫恩議員所知, 我們政府內有許多諮詢委員會, 而諮詢工作便是由這些委員會負責。

葉錫安議員問(譯文): 主席先生, 香港政府會否認為本局 —— 我相信本局不是非政府機構 —— 的意見, 對擬備向英國政府提交的報告有一定幫助?

憲制事務司答(譯文): 主席先生, 香港政府擬備的資料, 會是英國政府所提交報告的其中部份。因此, 在擬備過程中先行諮詢立法局及考慮其意見, 然後才將資料提交英國政府, 是不恰當的做法。無論如何, 這些報告由英國政府提交聯合國後, 便會公布。

葉錫安議員(譯文): 主席先生, 我要澄清一點。我並非問憲制事務司會否諮詢本局, 我只是問, 他會否認為本局的意見有用。

憲制事務司答(譯文): 主席先生, 一直以來, 本局的意見都是有用。

胡紅玉議員問(譯文): 主席先生, 由於市民及政府對甚麼是事實、甚麼是虛構往往持不同意見, 請問政府會否考慮舉辦公聽會, 廣納有關香港人權發展步伐的意見? 政府又可否確保已完成的報告, 在提交有關國際機構之前, 會在港公布?

憲制事務司答(譯文): 主席先生, 這是理所當然不會為人反對的問題 —— 所以很難說「否」, 但若給與肯定的答覆, 又會令我們承擔一些我不敢肯定會有甚麼後果的責任。因此, 可以的話, 我會給與一個官僚式的答覆。

胡紅玉議員(譯文): 主席先生, 那麼, 請問答覆是甚麼? 我倒有點大惑不解。

憲制事務司答（譯文）：主席先生，坦白說，我認爲我們所草擬而向英國提交的那些報告，正如我所說，是根據事實撰寫的，而事實即是事實，不能杜撰。無論如何，當局將會公布那些報告，因此，在弄清楚我們與英國政府的憲制關係之前，我認爲不宜給與一個比我先前更肯定的答覆。

劉千石議員問：主席先生，聽過憲制事務司剛才的答覆，我始終不甚明白。但我想問，政府有否透過中英聯合聯絡小組，詢問中方會否在九七後同樣將在香港實施幾項國際公約的情況向聯合國提交報告？若否，原因爲何？若有，中方的態度又如何？

主席（譯文）：劉議員，我認爲這問題不是因應主要問題或答覆提出的。

文世昌議員問：主席先生，請問規劃環境地政司，香港政府在履行國際環保條約和協議方面，是否須要扮演一個重要的角色？去年在巴西的環保高峰會議上，英國有否爲香港承擔日後必須履行的任何任務？

主席（譯文）：文議員，我認爲你已偏離了主要問題和答覆。

文世昌議員（譯文）：主席先生，該問題是關於國際條約和協議，以及香港須履行的義務，因此，我認爲沒有超越問題的範圍。

主席（譯文）：我恐怕要否決這項提問，因爲它不是因應主要問題或答覆提出的。

## 啓德機場的出入境手續

五、 楊孝華議員問題的譯文：鑑於啓德機場每逢繁忙時間均有大量旅客輪候辦理入境審查手續，政府可否告知本局：

- (a) 在過去兩年曾接獲多少宗投訴入境審查手續所耗時間的個案；有關方面如何處理此等投訴；
- (b) 目前本港訂定使每名旅客能夠在抵港後 30 分鐘內辦妥入境審查手續的目標，與國際標準相比，例如相對國際民航組織所定的標準而言，兩者有多大的距離；及
- (c) 現時正採取或考慮採取何種措施，以紓緩由於旅客量不斷增長及新機場要待數年後始可落成啓用等因素對此方面造成的問題？



保安司答覆的譯文：

主席先生，一九九一年，人民入境事務處接獲七宗正式投訴，一九九二年接獲九宗，而今年上半年則接獲五宗。21 宗投訴個案中，16 宗所涉及的旅客顯然是在 30 分鐘的目標時間內，辦妥入境審查手續的，其餘五宗全部在日中繁忙時間發生。人民入境事務處現已修訂員工的當值安排，以便盡量調動人手在這些時間內提供服務。

國際民航組織就機場整體審查手續所建議的標準為 45 分鐘，但沒有單就入境審查手續訂定任何標準。儘管啓德機場極繁忙，而且有實際上的限制，一般而言，本港辦理入境審查手續所需時間比其他地方的機場要短。

不過我們也知道，預料在新機場啓用前，啓德機場的旅客量定會增加。我們希望明年當尋求庇護的越南人的甄別工作完成後，我們可以給人民入境事務處更多資源。過去數年，人民入境事務處在處理旅客數量及縮短審查時間方面已作出多項改善，務求應付所增加的壓力。

最近在旅行紀錄及入境管制執行系統上作出的改善，大為縮短了處理居民出入境所需的時間，使抵港審查由一分半鐘減至一分鐘，離港審查由一分鐘減至半分鐘。這項改善的最後階段於上個月才完成。

還有一項實施在望的重要措施，就是當局會在一九九五年以光閱讀機取代現有的電腦終端機，進一步縮短審查持有香港身份證及可用機器檢查護照的旅客所需的時間。

楊孝華議員問（譯文）：主席先生，保安司可否告知本局，在啓德機場工作的入境事務主任人數，特別是從大約一九八九年起所增加的人手，使我們從而看到該處的人手是否能配合機場出入境旅客的增長？

保安司答（譯文）：主席先生，我手上並沒有派駐機場的入境事務主任人數。這方面的人數當然時常不同 —— 即使在一天內不同時間也有不同人數 —— 但我會嘗試以書面提供整體數字。（附件 II）就客運而言，自一九八九年起，出入境旅客數量時有增減，但總的來說，自一九八八年中至今五年內，客運量增加了約 30%。從那時起，並沒有增加人手。

黃宜弘議員問（譯文）：主席先生，政府會否考慮調派更多人手在機場入境處櫃檯工作，或採用較佳的值勤安排，以紓緩旅客擁擠情況？

保安司答（譯文）：主席先生，儘管客運量增加不少，但大致上我們也能維持在目標時間內，為某比數的旅客辦妥出入境手續 —— 這比數為入境旅客 94% 左右，離境旅客則超過 99%。我想主要是在假期前的繁忙時間才有此問題；在正常日子的繁忙時間，我們仍能在目標時間內辦妥出入境手續。至於會否加派人手，仍是我們定期檢討的問題，而我們亦會繼續這樣做。此外，我們更會設法進一步提高效率。在提高效率和縮短出入境手續所需時間方面，我相信近年所採取措施，已取得相當成果。

田北俊議員問(譯文):主席先生,目前,啓德機場指定若干櫃檯專替返港居民辦理入境手續。但香港並沒有像其他國家一樣,嚴格執行這安排,因而見到許多其他遊客使用這些櫃檯服務。政府可否告知本局,會否嚴格執行有關安排,以加快辦理返港居民入境手續?

保安司答(譯文):主席先生,不會,我們無意硬性執行這項安排。一般來說,這些櫃檯是分開替香港居民及來港旅客辦理入境手續,比例大約為 3:7。但有某段時間,比例可能不一樣,所以在一天內也要時常作出調整。

唐英年議員問(譯文):主席先生,請問到一九九五年,當局是否會或已裝置光閱讀機,屆時是否毋須改裝便能閱讀現有身份證?

保安司答(譯文):主席先生,我相信是可以的。

詹培忠議員問:主席先生,保安司在答覆內說已爭取到離境旅客可於半分鐘內、而到境旅客則可於一分鐘內辦妥手續。他所指的是香港身份證還是護照的持有人?當局有否將這情況與新加坡目前所做的作出比較,從而使我們能夠做得更好?

保安司答(譯文):主席先生,是的,我所說的時間是指使用身份證的居民。旅行紀錄及入境管制執行系統並不適用於其他類別的旅行證件;例如,這系統並沒有數據庫可處理非香港居民的旅客。但我們已作出很大改善,而正如我在主要答覆所說,我預計到一九九五年,當我們引進光閱讀機後,可進一步縮短所需時間。

周梁淑怡議員問(譯文):主席先生,我感到詫異的是,保安司未能答覆在例如過去三年或五年,是否有加派人手。在過去三年,他實際上是怎樣令人手的增長配合來港遊客的上升數字,而實際上,他又怎樣安排足夠人手,以應付增加的客運量,以確保辦理遊客及旅客出入境手續的速度維持在可接受水平?

保安司答(譯文):主席先生,我想議員提出這些問題是由於對我所說的有所誤解。我已頗清楚地指出,在過去五年,機場的人手並沒有增加。

### 死因裁判官對載客吊籠所作的建議

六、唐英年議員問題的譯文:13年前德福花園的建築工程曾發生一宗涉及地盤升降籠的奪命意外,死因裁判法庭對該宗事件研訊時曾提出17項建議,其中六項與勞工問題直接有關。政府可否告知本局,該六項建議是否如數完全接納施行,倘若不然,理由何在?

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，德福花園事件在死因裁判法庭研訊後，那些與安全使用載客吊籠直接有關的建議，已獲接納。由於已確定該次意外事件是因肇事載客吊籠的設計不完善而起，建造業人士已停止使用所有同一款式的載客吊籠。

關於立例管制的建議，當局已研究所有須作規定的有關事項，以確保工業安全法例訂有足夠的條文。例如，工廠及工業經營規例第 17 及 18 條規定，在發生意外或危險事件時，有關人士必須向當局報告。這項規定與死因裁判法庭提出的硬性規定有關人士向當局報告意外事件的建議是一致的。至於制訂法例以改善載客吊籠的安全及加強管制的建議，當局已對工廠及工業經營條例下的建築地盤（安全）規例中有關規管載客吊籠安全的條文作出檢討，並認為條文大致上已屬足夠。

那些一般在政府管制範圍以外的建議，政府參考過海外的慣常做法後，並沒有付諸實行。例如，規定由勞工處證明所有類別吊籠的結構安全，是不適當的，因為一如英國和很多其他國家的慣例，這個責任應落在建造商和吊籠所有人的身上。同樣理由，關於建造商進行任何改裝均應由勞工處批准的建議，也沒有被採納。

唐英年議員問（譯文）：主席先生，就目前來說，至少每四名建築地盤工人便有一名有機會受傷。政府會採取甚麼行動，以促進及確保建築地盤工人的工作安全，例如成立安全委員會，以檢討建造業的安全標準？

主席（譯文）：唐議員，這是否與載客吊籠有關，抑或只是泛指一般情況？

唐英年議員（譯文）：特別是關於建築地盤。

主席（譯文）：教育統籌司，你可否即時回答？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我只能就主要問題所提有關載客吊籠方面作出回應。多年來，當局確有為全港建築地盤推行工業安全宣傳運動，今年更特別着重建築地盤與使用重型機械的工業安全。關於成立安全委員會方面，現時全港八成建築公司已在建築地盤成立安全委員會，而我們發覺此舉已足以鼓勵工人和僱主注意地盤工作安全。至於其他安全措施，各位議員相信已知道，當局快將建議立法，將違例者的刑罰提高四倍，以增加阻嚇作用。最後，關於載客吊籠方面，工務科轄下一個工作小組已開始檢討載客吊籠的安全問題，可望於六個月內提交建議。

劉千石議員問：主席先生，我在發問前，希望教育統籌司回答剛才的問題，我聽到他說，在地盤當中，有 80%是有安全委員會的，這答案令我非常詫異。我希望清楚知道究竟是甚麼的安全委員會？我的問題是有關答覆的第三部份，就是關於建造商進行任何改裝均應由……

主席（譯文）：劉議員，可否先處理你第一部份的問題？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，所謂 80%，是指那些大建築公司共僱用全港八成建築地盤工人。

主席（譯文）：劉議員，現在可提出你自己的問題了。

劉千石議員問：主席先生，答覆的第三段謂：「關於建造商進行任何改裝均應由勞工處批准的建議，也沒有被採納」。我想問，地盤的升降籠是按建築進度而經常更改高度，即是每多建數層，升降籠就加高數層。請問政府有何措施去監管這種改裝，因為既不需要勞工處的批准，但又要確保使用者的安全？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，現時的工作小組顯然會研究建築地盤不斷改變的需要；由於對建築地盤的安全要求不斷改變，所以我們便有需要更小心研究這方面的問題。我不想該工作小組所進行研究取得結果之前先下斷語，但我們正研究更嚴格監管這些載客吊籠及日後發牌規管的可能性。

譚耀宗議員問：主席先生，教育統籌司答覆的第三段，是難以令人滿意。政府可否再考慮只核准及公布何種類型的吊籠是符合規格，並說明其使用年限，從而避免承建商基於經濟原因而購置有問題的吊籠？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，正如我較早時所說，本港及海外許多國家的現行做法都是由承建商負責確保安全。但由於最近在渣華道發生的意外，正如我先前已提及，當局打算交由工作小組重新考慮須否管制本港的載客吊籠，其中一項建議可能是政府加強對這類吊籠的管制，以及如何最有效地實施管制。

李華明議員問：主席先生，教育統籌司在第三段答覆謂，政府不贊成由勞工處去證明所有類別吊籠的結構安全，但本港的一般升降機都由機電工程署按年進行檢查，然後將證明書貼在升降機內，以表示安全，並註明日期及簽署。我不明白為何有雙重標準，即一般大廈就需要機電工程署檢查升降機，而在地盤的吊籠，勞工處就認為毋需由政府部門去檢定其結構安全？

教育統籌司答(譯文):主席先生,相信我剛才已說過,本港處理載客吊籠的做法與其他地方相同,即由承建商而非政府負責。但基於今次事件,工作小組會考慮能否將管制責任,轉由政府部門而非承建商負責,因為政府部門更有條件執行這方面的管制。

何敏嘉議員問:主席先生,剛才教育統籌司在回覆時,提到他們的工作小組現時正進行研究如何加強管制及改善這些升降吊籠。但他在給與我們主要答覆內的第二段,卻認為現時的安全問題大致上已是足夠。究竟政府到現時為止,認為對於吊籠的管制已是足夠,還是不足夠?

教育統籌司答(譯文):主席先生,我答覆的第二段是關於死因裁判法庭當時就德福花園意外所作建議,而該部份的答覆是特別就該項建議而言。正如我剛才答覆補充問題時所說,隨着最近渣華道發生地盤意外後,當局正重新檢討載客吊籠的安全規定,而有關工作小組正重新研究這方面的安全問題。

張文光議員問:主席先生,數天前的吊籠意外引致 12 名工人死亡,剛才教育統籌司說會檢討有關的法例,採用一如監管電梯的方法來監管地盤吊籠的安全。這項的改變,是否證明政府在 13 年前沒有接納死因庭建議由政府勞工處直接證明吊籠安全的決定,是一項錯誤的決定,因而引致很多吊籠陸續發生不安全的情況?

教育統籌司答(譯文):主席先生,我認為不可以作出這樣的結論,因為自從 13 年前發生意外以來,我們在這方面已有改進。當然,我們已檢討現行的安排,而有關工作小組亦會因應最近的意外研究如何進一步管制載客吊籠:須指出的是,最近那宗意外與一九七八年的意外所涉及吊籠分屬不同款式。故此,將二者比較並不合適。

梁智鴻議員問(譯文):主席先生,剛才教育統籌司提及約八成的大建築公司設有安全委員會,並認為成立這些委員會是有效和有用的做法。因此,政府會否考慮將這項措施擴展至包括所有大建築地盤和建築公司,甚至乎在這方面立法?

教育統籌司答(譯文):主席先生,政府當然有意鼓勵所有建築地盤成立僱主僱員雙方參與的安全委員會,以確保地盤工作安全。但我們認為不應在這方面立法。我們寧願採取自發方式,因為就大部份的情況來說,勞資雙方的自發行動,遠較強制實施來得更有效和更有用。

## 各項問題的書面答覆

### 公共巴士上的失火事件

七、黃偉賢議員問:政府可否告知本局:

- (a) 過去三年，有多少宗公共巴士在接載乘客途中起火的事件；起火原因為何；及
- (b) 有關當局採取了什麼措施防止同類事件再度發生，以保障乘客安全？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 過去三年，即一九九零至一九九二年，公共巴士在接載乘客途中共發生 36 宗火警。根據消防處的資料，火警相信由多種原因引致，包括可燃物料與灼熱的引擎及／或排氣管外殼接觸、電流短路，以及有人棄置點着的煙頭火柴。
- (b) 巴士的設計和構造，已務求減低發生火警的危險。因此，巴士車架的設計通常有防火裝置，例如在排氣管外加上護罩，以防油脂掉在灼熱的管上；為電線系統加設絕緣裝置等。這些裝置及巴士所有其他部份，每年須經運輸署驗車人員嚴格檢查，巴士才能根據道路交通條例及其附屬法例獲得續牌。此外，該署又會進行突擊檢查，以確保巴士的操作狀況安全妥當。

作為預防措施，上述條例亦規定每輛巴士裝有滅火器。當局定期檢查這些滅火器，以確保其效能正常。

除了其他規定外，1992 年吸煙（公眾衛生）（修訂）條例已把禁止在公共巴士上吸煙的範圍由低層擴展至全巴士。新規定於一九九二年八月一日起生效，當可減少巴士上出現棄置香煙，以及因而引起的巴士失火事件。

### 連接中環與半山的電梯

八、 劉健儀議員問：政府可否告知本局：

- (a) 中環至半山的電梯將於何時落成及啓用；
- (b) 當局有何措施以確保該電梯使用者的安全和防止該電梯被惡意破壞；及
- (c) 將會如何教育市民正確地及適當地使用該電梯？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 中環至半山電梯系統預期今年九月底落成啓用。

- (b) 為確保使用者安全，並防止有人惡意破壞，電梯系統每日由上午六時至晚上十時的使用期間，將由四名服務員巡視。此外，電梯系統的主管將在堅道的控制室內工作，以閉路電視監察整個電梯系統，並透過擴音系統指導使用者，發出安全指示。閉路電視及擴音系統將與警方的港島總區指揮及控制中心連接。電梯系統停止使用時，則會由看更看守，以防有人惡意破壞。
- (c) 當局現正籌劃宣傳工作，教育市民使用這個新電梯系統。宣傳工作包括分發使用指引、單張、海報及新聞稿。此外，當局會在電梯入口顯眼處張貼告示，指導市民使用電梯系統的安全守則。

### 鯊魚襲人事件

九、 詹培忠議員問：政府可否告知本局，有否得悉發生於本港海域懷疑鯊魚襲人事件的資料；如有：

- (a) 在過去三年內，本港海域發生多少宗該類事件；
- (b) 當局曾採取何種措施防止事件發生；為何仍有泳客遇襲；及
- (c) 未來有何加強防範及宣傳之計劃，確保事件不再發生？

文康廣播司答覆的譯文：

主席先生，我現按照詹培忠議員所提各項問題順次答覆如下：

- (a) 過去三年，本港水域曾發生三宗懷疑鯊魚襲人事件。第一宗發生在一九九一年六月八日，另外兩宗則發生在本年六月。詳情如下：
  - (i) 一九九一年六月八日上午六時三十五分，一名 65 歲婦人在西貢銀線灣對出約 500 米海面游泳時懷疑被鯊魚咬死。
  - (ii) 本年六月一日上午八時，一名 42 歲男子在西貢相思灣對出約 150 米海面游泳時懷疑遭鯊魚襲擊，其後傷重不治。
  - (iii) 本年六月十一日上午七時三十分左右，一名 61 歲男子在西貢銀線灣對出約三米海面游泳時亦懷疑遭鯊魚襲擊，結果傷重不治。
- (b) 在這些事件發生後，水警、海事處及政府飛行服務隊聯手在本港海面加強巡邏，而負責管理公眾泳灘的市政局及區域市政局亦立即採取下列行動。

- (i) 在受影響的泳灘及鄰近泳灘懸掛鯊魚警告訊號及紅旗；
- (ii) 透過廣播系統每 15 分鐘廣播一次，警告泳客切勿在泳灘游泳；
- (iii) 救生員使用望遠鏡密切監視附近海面的情況；及
- (iv) 救生員乘坐機動救生艇經常在泳灘的游泳範圍附近巡邏。

雖然當局已不斷發出警告，仍有一些泳客在發現鯊魚蹤跡的海面附近游泳，不怕危險。

- (c) 一個由副文康廣播司任主席，並由漁農處、區域市政總署、市政總署、皇家香港警務處、海事處及政務總署等部門代表組成的跨部門工作小組曾於本年六月十八日舉行會議，目的是統籌對付這個問題的措施。會上決定應採取下列預防措施：
  - (i) 繼續推行上文(b)項所述現時由市政局和區域市政局及各政府部門實施的措施。
  - (ii) 在受影響的地區及一些較多人前往的泳灘會加派救生員，而當局亦已購置更多機動船隻加強巡邏。
  - (iii) 一些公眾泳池的開放時間會提早，以方便早泳人士。
  - (iv) 派發更多宣傳單張和海報，教導市民如何避免鯊魚襲擊，其中更特別澄清一般以為在淺水地方不會受到鯊魚襲擊的誤解。

此外，區域市政局最近在本年六月二十九日舉行的會議上亦通過建議，決定以試驗形式選定在多人前往的泳灘設置防鯊網。區域市政總署現正着手實行這措施。

#### 因司機使用無線電話而發生的交通意外

十、 鄧兆棠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 在過去兩年每年由於司機在駕駛時使用無線電話而導致的交通意外數字；及
- (b) 當局對於司機在駕駛時使用無線電話方面所採取的政策？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 由於司機駕駛時使用無線電話而導致的交通意外，一九九一年有兩宗，而一九九二年則有三宗。



- (b) 當局不鼓勵市民駕駛時使用無線電話，因為此舉會引起交通意外。「道路使用者守則」勸喻駕車人士使用無線電話時，應先把車輛停在安全地點。目前並無法例明確禁止司機駕駛時使用無線電話，不過，如果使用無線電話證實為交通意外的導因，駕駛者會被控不小心駕駛。

### 行車隧道管內及出入口附近發生的交通意外

十一、黃震遐議員問：政府可否告知本局：過去三年內在行車隧道管內及出入口附近發生涉及傷亡的車禍共有若干；其中多少宗是當隧道部份管道關閉或實行單管雙程行車時發生；及政府有何措施改善在隧道內及附近行車安全的情況？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，過去三年，在行車隧道內及出入口附近發生的交通意外中，有六宗造成死亡，66宗引致重傷。其中三宗致命及36宗引致重傷的意外是在隧道其中一條管道關閉，而另一條實行單管雙程行車時發生的。同期的整體隧道意外率為每百萬行車公里0.58宗，比所有道路的意外率每百萬行車公里1.72宗為低。

為改善隧道單管行車時的安全，當局現正考慮實施額外的交通管理措施，設置較大的指示標誌，實行50公里的時速限制，以及在隧道內發出更頻密的無線電廣播，傳達安全訊息。

### 最高法院司法常務官未能為一宗上訴案編定審訊日期

十二、劉慧卿議員問題的譯文：高等法院一位法官於一九九三年五月二十七日着令最高法院司法常務官就其未能履行法定職責為一宗上訴案件編定審訊日期而支付有關費用。政府可否告知本局：

- (a) 導致法庭作出該項判決的箇中情況；
- (b) 此事是否涉及有關負責人員失職的問題；及
- (c) 曾否採取任何措施以糾正有關情況？

布政司答覆的譯文：

主席先生，上述事件涉及一宗不服淫褻物品審裁處的判決而提出的上訴案。根據淫褻及不雅物品管制條例（第390章）第30條的規定，於審裁處進行訴訟的任何一方當事人，可在審裁處判決後向最高法院司法常務官發出上訴通知書，根據法律觀點就該項判決向高等法院提出上訴。如有發出上訴通知，司法常務官應編定聆訊日期，而所定日期不得遲於該通知發出後56天。在收到審裁處的有關文件後，通常會由書記主任代司法常務官編定聆訊日期。

在今次事件中，最高法院收到審裁處的文件時，已較平時一般時間為遲。到書記主任會見雙方當事人，以便編定聆訊日期時，已過了期限。控方以此為理由反對法院為上訴案排期，書記主任因而決定拒絕為上訴案編定聆訊日期。上訴當事人其後向高等法院正式提出訴訟，要求發出命令，飭令司法常務官編定一個聆訊日期，結果法官判上訴當事人勝訴，同時下令司法常務官繳付有關訟費。

法庭作出裁決後，司法常務官隨即下令對事件徹查。結果發現書記主任當時是根據自己的判斷，決定拒絕為該上訴案編定聆訊日期。書記主任原可將該上訴案轉交登記處的聆案官，尋求指示。聆案官可以就慣常做法及程序的問題發出指示，他亦可以指示書記主任不為上訴案排期的。研究過事件的始末後，司法常務官認為書記主任的決定是判斷上的錯誤，而並非有任何官員失職。

在調查期間，司法部亦同時徹底檢討有關對淫褻物品審裁處所作裁定提出上訴的程序，並已作出所需的改善。

### 為文法學校學生提供的銜接課程

十三、狄志遠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 就讀及完成去年試辦的「由文法學校轉讀職業先修學校的中二銜接課程」的學生數目，以及隨後由文法學校轉讀職業先修學校的學生數目；
- (b) 該銜接課程的財政支出分項數字；及
- (c) 會否考慮為有意轉讀文法中學的職業先修學校學生，提供銜接課程；若否，原因為何？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 共有 45 名學生修讀及完成在一九九二年暑假試辦的「由文法學校轉讀職業先修學校的中二銜接課程」，隨後，有 35 名學生轉往職業先修學校就讀。
- (b) 銜接課程的總開支為 249,000 元。其中主要項目的開支如下：

A. 薪金	金額（元）
(i) 工業教師	97,200
(ii) 工場導師	64,800
(iii) 行政人員	36,000

B. 雜項	金額 (元)
消耗品、材料及文具	51,000
總計	<u>249,000</u>

- (c) 學生入讀職業先修學校，是基於他們本身及家長明確選擇這類教育。此外，這些學生須參加一項能向測驗，而測驗結果顯示學生確實有興趣和有意修讀技術科目及商科，才會獲得取錄。因此，直至目前為止，未有出現職業先修學校學生要求轉讀文法學校的需求，因而亦未有需要考慮提供問題所指的銜接課程。

### 巡視載客吊籠

十四、黃秉槐議員問題的譯文：政府當局最近進行巡視時發現，共有 86 個建築地盤使用吊籠，其中有 27 個吊籠在設計上類似在渣華道發生意外的載客吊籠，而其中有六個被發現在閘門方面有不合規格的情況。政府可否告知本局：

- 在最近的巡視中，曾對該等載客吊籠的哪幾方面進行檢查；
- 曾否檢查或測試該 86 個吊籠用以防止急墮的安全裝置或煞掣系統；
- 除閘門外，是否還發現其他不合規格的情況；若有發現，詳情如何；
- 該等不合規格的情況是否構成建築地盤（安全）規例（第 59 章，附屬法例）下的違例事項；
- 對不合規格情況提出檢控的個案有多少宗；及
- 如何策劃及進行日後的巡視工作，以防止類似事件發生？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，

- 在意外發後，我們立即進行了第一輪巡視，而第二輪巡視現時仍在進行中。第一輪巡視包括所有載客吊籠，主要集中查察承建商有否遵守法例中的安全規定，包括安裝有效及性能良好的防墮裝置和閘門互鎖式機件、張貼有關安全操作負重額和最高載客量的通告，以及備妥根據建築地盤（安全）規例規定而進行測試、檢查和視察的有關證明書及報告。

由勞工處和機電工程署人員聯手進行的第二輪巡視，包括進行特別抽樣檢查、檢驗吊籠、平台、「石屎」架內的通道和電器裝置，以及測試吊籠的最高負重量。

- (b) 在包括檢查載客吊籠的第二輪巡視中，有關人員將測試防止吊籠遇意外時急墮的安全裝置。
- (c) 在第一輪巡視中，共檢查了 86 個吊籠，除閘門外，並沒有發現其他不合規格的情況。第二輪巡視仍在進行中。
- (d) 那些不合規格的情況，均構成建築地盤（安全）規例下的違例事項。
- (e) 當局已就上述(d)項提及的不合規格情況，發出六張傳票。
- (f) 當局會更密切巡視設有吊籠的地盤，如有違反有關的安全規例的情況，便會採取檢控行動。此外，亦會擬備一套使用載客吊籠的守則，以期合理訂定建造、維修、測試和檢查載客吊籠的標準。至於長遠來說，是否有需要對載客吊籠作出特別巡視安排的問題，將交由工務科轄下的一個工作小組考慮。該工作小組是負責進一步研究加強在建築地盤安全使用重型機械和起重裝置，包括載客吊籠的。

### 聘用 60 歲以上的海外人員

十五、張文光議員問：鑑於政府各部門仍聘任 60 歲以上的海外合約人員，政府可否告知本局：

- (a) 共有多少名這類人員，而他們所屬的部門及職級分別為何；
- (b) 當局根據甚麼準則和程序，批准這類人員繼續留任，而不考慮提升本地人員擔任上述工作；及
- (c) 本地化計劃是否適用於這類人員所佔的職位；若否，原因為何？

公務員事務司答覆的譯文：

主席先生，目前，政府共聘用 20 名超過 60 歲的海外合約僱員；他們分別在九個部門和 16 個職級服務（詳情見附件）。

一般而言，合約僱員只有在十分特殊的情況下，才獲考慮在 60 歲後重行聘用。有關人員必須有優良的行為及工作表現，而且健康良好。假如根據下述準則所作出的評核顯示非常有需要挽留該人員在政府服務，則他可在 60 歲後獲得重行聘用：

- (a) 在招聘、挽留人才及培養繼任人方面遇有困難；
- (b) 基於專業及／或運作原因而須挽留該人員；
- (c) 須將該人員的服務期間延長，以確保有關職級能維持足夠經驗的人手；

- (d) 重行聘用不會阻礙其他人員的晉升（公務員可能在同一職級或較低的職級獲得重行聘用，視乎每人的情況而定）。

政府部門須在作出批准前，就該等重行聘用建議徵詢公務員敘用委員會的意見。

這些準則和程序均適用於海外和本地僱員。如屬海外合約僱員，除須遵守上述準則外，只有未能在本地覓得適當的繼任人選時，才會考慮重行聘用 60 歲以上的海外合約僱員。

附件

政府聘用 60 歲以上海外合約公務員的情況  
（截至一九九三年七月五日止）

部 門	職 級	人 數
建築署	屋宇保養測量師	1
	高級屋宇保養測量師	1
屋宇地政署	屋宇測量師	3
民航處	民航事務主任	1
	高級民航事務主任	2
	民航處助理處長	1
衛生署	醫生	1
教育署	助理教育主任	1
布政司署	助理保險業監理專員	1
	工業促進計劃主任	1
房屋署	房屋署副署長	1
律政署	律政專員	1
	高級檢察官	2
	副首席檢察官	1
皇家香港警務處	調查員	1
	警司	1
總數：		20
		*****

## 投訴產業測量師

十六、陳偉業議員問：鑑於最近有愉景灣居民申訴缺乏渠道投訴產業測量師的專業操守，政府可否告知本局：

- (a) 現時有何渠道供市民投訴產業測量師的專業操守；
- (b) 此等渠道是否足夠和有效；及
- (c) 對產業測量師有何監管措施和會否考慮加強監管？

工務司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 測量師註冊條例於一九九一年制訂。根據該條例的規定，任何人除非已根據該條例獲得註冊，否則不能使用「註冊測量師」的名稱。市民可向測量師註冊管理局提出有關註冊測量師操守標準方面的投訴，該管理局有權把嚴重違反紀律行為的註冊測量師從登記冊除名。
- (b) 現時有直接的渠道，可供市民在聘用註冊測量師時，投訴個別產業測量師的專業操守。凡向測量師註冊管理局提出的投訴，該管理局必須按照有關程序處理。該管理局內的政府人員會參與處理投訴，以便特別監察這些程序的效用。  
  
各位議員可以放心，如有需要，當局會檢討這些程序，尋求改善。
- (c) 與其他專業的情況一樣，我們認為由有關的專業註冊管理局監管其會員的工作，較為適宜。當局透過由總督委任的委員，向測量師註冊管理局反映其意見。當局在現階段並無計劃改變這制度。

## 罪案資料郵柬計劃

十七、李永達議員問：關於罪案資料郵柬計劃，政府可否告知本局：

- (a) 在過去五年，政府每年收到多少郵柬；
- (b) 警方憑這些郵柬所提供情報而撲滅的罪案有多少；及
- (c) 政府會否考慮進一步擴大這些郵柬的分發網，以包括大廈互助委員會及業主立案法團、超級市場、酒樓及快餐店等？

保安司答覆的譯文：

主席先生，過去五年，政府每年收到的罪案資料郵柬數目均有穩步增加。現將有關數目表列如下：

年份	收到的罪案 資料郵柬數目	根據罪案資料郵柬所提供 資料而進行的拘捕數目
一九八八	916	388
一九八九	1042	567
一九九零	1196	716
一九九一	1723	496
一九九二	2111	475
一九九三	1061	149
(至九三年五月三十一日止)	.....	.....
合共	8049	2791
	.....	.....

我們沒有就根據罪案資料郵柬所提供資料而偵破的案件數目，另外存備統計數字。不過，上表所列的拘捕是根據市民利用罪案資料郵柬所提供資料而進行的。

警方利用罪案資料郵柬的資料，作為情報，以協助調查工作。平均來說，警方每收到三份罪案資料郵柬便進行一次拘捕。循這途徑向警方傳達罪案資料，對罪案調查工作幫助很大。

罪案資料郵柬可在全港超過 700 個地點索取，其中包括所有郵政局、政務處、公共屋邨辦事處、各酒店和銀行。此外，某些超級市場、連鎖便利店、藥房和多個多層大廈互助委員會和業主立案法團都派發這郵柬。自罪案資料郵柬計劃在一九八零年開始實施以來，警察公共關係科曾作出相當努力，擴大分發網。該科在鼓勵社區參與，尤其是在徵求商戶同意與合作，准許在它們的地方派發罪案資料郵柬方面，已取得合理的成績。

### 安排越南船民移居外地

十八、杜葉錫恩議員問題的譯文：政府可否告知本局：

- (a) 當局的目標是在甚麼日期之前把目前滯港越南難民全部移居外地；
- (b) 是否有任何原因令此等人士移居外地受到阻延；及
- (c) 對於可能永不獲外地收容的人士，當局有何對策？

保安司答覆的譯文：

主席先生，我們的目的是盡快安排全部越南難民移居外地，而我們亦已取得良好進展。今年至目前為止，已有大約 800 名難民離港，而由一九八九年一月起計，則有超過 13000 名。

本年七月一日，在港的越南難民人數共有 2231 人，其中 1146 人已獲外地答允收容，並會在未來數月內離港；至於其餘的個案，現正由聯合國難民專員公署重新覆核，或正獲外地考慮收容。雖然要安排這類別當中的某些難民移居外地，顯然會有困難，主要原因是他們有刑事紀錄，但若在現階段計算可能永不獲外地收容的確實人數，未免言之過早。

我們一直與聯合國難民專員公署及各收容國的領事館保持密切聯絡，並會繼續監察情況，務求盡一切努力，加快安排未獲外地答允收容的難民移居外地。

### 偵察司機不守交通燈號的自動攝影系統

十九、林鉅津議員問題的譯文：運輸署於一九九三年一月開始利用自動攝影系統監察司機是否遵守交通燈號。政府可否告知本局，上述計劃的實施有何進展，包括已安裝的攝影機數目、該系統偵察所知不守交通燈號而遭檢控的司機人數，以及該系統在阻嚇及偵察此類違例情況方面的成效如何？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，當局在本年一月開始推行一個試驗計劃，在某些路口裝設自動攝影機，以偵察衝紅燈的車輛，並阻嚇駕車人士勿犯這類違例事項。現有一部攝影機在使用中，該攝影機交替地裝設在兩個路口。

截至本年五月三十一日，該攝影機共偵察到 605 宗衝紅燈的違例事項。結果當局發出了 207 張定額罰款通知書和兩張告票，其餘 396 宗個案正在處理中。

該個計劃十分成功。經分析有關的執法資料後顯示，在裝有自動攝影機的路口中，衝紅燈的違例事項減少了 47%。當局現正計劃購置更多攝影機。

### 動議

#### 公共巴士服務條例

運輸司提出下列動議：

「賦予城巴有限公司權力經營 1992 年路線表（城巴有限公司）令（1992 年第 331 號法律公告）所載路線的公共巴士服務的專營權，將不受公共巴士服務條例第 V 部第 26、27、28、29 及 31 條限制。」



運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，動議通過我名下的決議案。

為促使巴士服務有良性競爭，總督會同行政局將一項經營 26 條巴士線的專營權批給城巴有限公司。該 26 條巴士線其後在憲報 1992 年第 331 號法律公告中公布。城巴所提供的新服務為期三年，將於一九九三年九月開始。

城巴的專營權不會包含利潤管制計劃。因此，現建議公共巴士服務條例中根據利潤管制計劃規管准許利潤的條文，不適用於城巴，但其他使政府能夠釐訂與專營權有關資產的折舊率，並規定該公司提供帳目及其他資料，以利政府監管其服務表現的各項條文則有需要保留。現提交各議員的決議案就是為上述政策目的而草擬的。

主席先生，我謹此提出動議。

*動議經向本局提出。*

李永達議員致辭：

主席先生，該兩項旨在使利潤管制計劃若干條文不適用於中華汽車有限公司及城巴有限公司新獲批授的專營權的動議，業經本局一個小組委員會審議。該小組委員會的成員表示支持該兩項動議的基本原則，但卻對評估巴士加價的申請及巴士的一般服務水平不受管制計劃的規限，感到關注。

政府當局向議員表示，根據兩項動議的建議，利潤管制計劃不再適用於新專營權，所以當局不會再以按固定資產平均淨值 15% 計算的准許利潤，作為審議巴士加價的一項準則。至於在評估巴士加價申請時所考慮的其他因素，則仍繼續適用。此等因素包括上次調整收費的日期、經營成本及通脹率的改變、開源節流的措施、服務的質量、有關的服務發展計劃，以及市民的負擔能力和接納程度。儘管當局考慮到有關的公司作為一間商業機構，有需要獲得合理的利潤，但卻不會訂定准許的目標回報率。所謂合理利潤，將要視乎在評估過程中考慮的各個因素及有關公司的經營情況而定。

主席先生，議員在與政府當局討論期間，曾經提出其關注事項，認為當局應盡可能提供巴士公司為支持加費申請而提交的資料。議員認為對加費的理據加以詳細闡釋，實屬重要。在程序上而言，應在交通諮詢委員會考慮有關的巴士加價申請前，安排向立法局議員簡介。政府當局在回應時，同意在日後將任何有關專利巴士公司的加價申請提交予交通諮詢委員會徵詢意見前，先行向立法局交通事務小組作出簡介，以及促請有關公司出席此類簡介會。

小組委員會亦曾與政府當局討論關於減少巴士公司浪費資源的措施及新專營權對巴士公司服務水平的影響。政府當局表示，港島區的巴士服務有了競爭後，應可使有關巴士公司更覺有需要向顧客負責。有關公司亦因而迫於改善缺點及提高運作效率。此外，新專營權亦規定該等公司必須成立乘客聯絡小組。為方便密切監察該等公司的運作情況，該等公司將會透過與運輸署聯繫的電腦網絡提供其運作資料。議員亦獲悉，當局會在下年度的立法局會期向立法局提交一項條例草案，對公共巴士服務條例提出修訂建議，以增加罰款方面的條文。

議員曾詢問政府當局對公共交通機構的收費調整所採取的不同程序，但卻獲悉任何有關現行安排的擬議修訂，將須另行透過立法程序處理。在此情況下，小組委員會並不反對政府向立法局提交該兩項動議。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉健儀議員致辭：

主席先生，運輸司剛才提出的動議是關乎城巴的，而他較後也會就中巴提出相同的動議，我現在就這兩個動議一併發言。

主席先生，多年來為人詬病的利潤管制計劃不再適用於新批給中巴的 90 條港島線專營權，和批給城巴 26 條港島線專營權，我相信這是市民大眾高興見到的。利潤管制雖然取消，但我們心中難免衍生另外一種憂慮，就是政府將來如何釐訂有關公司的車費水平和採取什麼準則批准加價。就沒有利潤管制的公共事業來說，政府強調在研究加價申請時，會考慮到有關公司的經營成本、合理回報、通脹因素、服務質素、發展計劃和公眾可接受程度。

經營成本上漲，往往是巴士公司需要加價的主要因素，因此，若果能夠有效地控制成本，加價壓力自然會減低。中巴在新專營權開始之後，將會淘汰 200 部舊車，縮減司機人數。雖然運作成本會減低，但要達致整體經營成本下降，中巴的管理成本亦必須相應縮減。過去中巴管理欠佳和經營手法守舊，是導致中巴被削減 26 條巴士線的主要原因。中巴應該汲取教訓，銳意改革管理安排和營運政策，提高管理效率，盡量開源節流，減輕成本，而政府在這方面是應該給與鼓勵和加強監察。

資源浪費是巴士公司頭痛問題之一，部份路線因為乘客少而出現嚴重虧損，需要其他路線收益補貼，間接對加價造成壓力。兩間巴士公司必須對如何有效控制這一方面的資源浪費作出積極研究，尋求改善，例如採用較細的巴士行走乘客少的路線，或者是重組部份的路線，使服務更具成本效益，政府在這一方面是應該盡量予以幫助。

通貨膨脹令經營成本增加，營運者因此需要加價，但加價刺激通脹，經營成本再次上升，所以又要加價，造成惡性循環。我認為政府在考慮公共事業加價的時候，除了考慮過去通脹因素之外，亦必須考慮加價對未來通脹和民生方面的影響，盡量將加幅維持在通脹之下。事實上，打擊通脹的最佳辦法是有效控制成本而不是讓收費與通脹進行競賽。

做生意當然要「賺錢」，因此公司要收取合理回報是無可厚非的。不過合理回報並無一個劃一的標準，我認為在衡量公共事業機構收取回報是否合理的時候，除了考慮它所提供的服務是否妥善、是否令人滿意之外，亦需要考慮到有關機構是否有承擔對社會應有的義務和責任，在這一方面我對中巴仍然未能提供一個全面的老人優惠計劃感到失望，我認為公共交通機構提供優惠給老人，目的是鼓勵老人家參與社會，因此是應該盡量以方便老人家為宗旨。但中巴提供的老人優惠計劃顯然未能符合這個要求，我希望政府能夠運用一切影響力，促使中巴盡早採納和其他巴士服務一致的老人優惠計劃。

就發展計劃而言，中巴和城巴在港島區經營都是受到客觀地理環境的局限，開闢新路線可能相當困難。不過以中巴來說，我認為它是有需要繼續改善車種、適量增加空調巴士使市民有更多的選擇，這樣可以加強其競爭能力。

最後，公眾對加價的可接受程度是非常重要的。搜集這方面的資料可以分三方面進行：

- (一) 兩間巴士公司成立的乘客聯絡小組應該不時調查乘客對巴士收費的意見；
- (二) 運輸署可以進行獨立調查，研究市民對加價的反應；
- (三) 運輸署收到加價申請之後，應該盡早向立法局運輸小組作出解釋和徵詢議員對此事的意見，而不是留待交通諮詢委員會通過後，才向立法局作出簡單的匯報。我相信由多方面進行調查所得結果的準確性將會較現時為高。

主席先生，政府將中巴的 26 條線批給城巴經營，而仍然讓中巴保留 90 條線，是體現了政府鼓勵良性競爭的政策。我希望透過良性競爭，這兩間巴士公司都能夠就其個別經營的巴士線提供令市民大眾滿意的服務，而政府豁免它們免受利潤管制有助激勵它們發奮圖強，提供更佳服務，爭取更大的市場。

主席先生，我謹此陳辭，支持運輸司剛才提出的動議以及稍後將會提出的動議。

劉千石議員致辭：

主席先生，我會就運輸司有關城巴和中巴的動議，一併發言。首先，我要再一次就取消中巴原有按固定資產平均淨值計算准許利潤的管制計劃一事表示歡迎。我希望，政府將來在審批巴士公司加價時，充分考慮通脹情況及普羅大眾的承受能力等因素，避免影響民生。

今日，我想集中談談處理巴士加價的程序問題。負責研究這個決議案的小組，曾經要求當局答覆為何現時小輪加價需要以附屬法例方式提交立法局審議，但巴士加價卻沒有這方面的規定？政府在六月十一日給與立法局小組的覆信，卻只提出在一九七五年制訂「公共巴士服務條例」時立法局沒有這方面的要求，並無正面回應為何處理巴士與小輪的加價程序會有如此大的分別，我覺得非常失望！

其實，據我的理解，一九七五年制訂的「公共巴士服務條例」之所以並無立法局審議加價的機制，主要原因應該是由於有關係例設立了「利潤管制」的計劃，規定巴士公司每年的「准許利潤」水平（現時九巴及中巴的利潤管制協議都是在有關係例實施後於七五年九月生效），由此引伸出加價幅度將按利潤回報要求來調整，可以改動的空間不大，因此立法局審議的必要性亦很細。主席先生，很明顯，今日這決議案通過之後，將來中巴以及經營 26 條港島區巴士線的城巴，並無任何「利潤管制計劃」，亦即是無「保證利潤」可言。因此，將來巴士公司的加價程序絕對應該與同樣沒有利潤管制的專利小輪公司看齊，即是要得到行政局通過，同時透過附屬法例方式提交立法局審議。

相信大家都會知道，今日的立法局已經再不是「橡皮圖章」。作為民意代表機構，我認為立法局絕對有必要審議重大影響民生的巴士公司加價事項，將行政局批准的加價幅度透過「附屬法例」方式提交立法局審議的做法，我相信已經是最溫和的建議。

我希望，運輸司能夠在稍後時間清楚回應我的問題，並且盡快就我的建議向本局提交修訂有關法例的條例草案，令公眾及本局能有效監察巴士的收費水平。

主席先生，本人謹此陳辭，謝謝。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我一直細心聆聽就本動議發言的議員所提出的意見及有用的建議，而且非常感謝他們的支持。我希望簡單回應一下他們所提出的各點。

日後批准巴士加價須引用的準則將與現行準則完全相同，只是營辦公司的平均固定資產淨值基數將不再列入須考慮的一系列因素之內。我深信中巴 26 條路線在本年九月轉交城巴經營後，由此帶來的競爭會給與中巴其一直極為需要的推動力，刺激該公司削減成本，改善服務。我想向各位議員保證，當局會密切監察上述兩間巴士公司的表現。

我已留心傾聽劉千石議員的意見。我很樂意考慮他的建議，並會在適當時候作出回應。

動議付諸表決，並獲通過。

## 公共巴士服務條例

運輸司提出下列動議：

「賦予中華汽車公司權力經營 1992 年路線表（中華汽車公司）令（1992 年第 365 號法律公告）所載路線的公共巴士服務的專營權，將不受公共巴士服務條例第 26、27(1)、28、29 及 31 條限制，但為界定「發展基金」而設的條文則除外。」

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，動議通過我名下的決議案。

一九九二年十月，總督會同行政局批給中華汽車公司（中巴）新的專營權。該項專營權賦予中巴營辦 90 條巴士線的權利，為期兩年，由一九九三年九月起至一九九五年八月止。

中巴的新專營權不包含利潤管制計劃。因此，現建議公共巴士服務條例中根據利潤管制計劃規管准許利潤的條文，不適用於中巴，但其他使政府能就中巴發展基金帳目在一九九三年八月三十一日可能存留的結餘的處理方法定出安排，並釐訂與專營權有關資產的折舊率，以及規定該公司提供帳目及其他資料，以利政府監管其服務表現的各項條文則有需要保留。現提交各議員的決議案就是為上述政策目的而草擬的。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 條例草案首讀

### 土地排水條例草案

#### 1993 年交易所（特別徵費）（修訂）條例草案

#### 1993 年銀行業（修訂）條例草案

#### 1993 年公司（修訂）（第 4 號）條例草案

#### 1993 年證券及期貨事務監察委員會（修訂）條例草案

#### 1993 年證券交易所合併（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第 41(3)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

## 條例草案二讀

### 土地排水條例草案

規劃環境地政司動議二讀：「一項就排水監管區的設立、在該等地區進行排水工程，以及其他相關事宜，訂定條文的草案。」

規劃環境地政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀土地排水條例草案。該條例草案旨在讓政府有更力能力進行排水維修工程，以便有助預防水浸。

近年備受關注的水浸問題，是由多項因素引致的。首先，新界地區的急速發展，再加上土地用途的改變，對低窪地帶的排水模式產生了重大影響。天然水道也變得淤塞或受阻，令水道流經的盆地的蓄洪能力下降，導致洪水位升高。第二，隨着農業日趨式微，土地擁有人對於穿越其土地或在其土地旁邊的水道，亦疏於維修。第三，本港過去兩年特別多暴雨和傾盆大雨。

為減少水浸的情況，我們有必要維修天然水道，確保水流不會受阻。不過，由於很多水道都位於私人土地，或受私人土地圍繞，故政府人員欲前往水道施行排水工程時，遇到不少困難。

要解決這些問題，我們必須訂立新法例，授權政府派員進入私人土地，施行所需的排水工程。條例草案所訂立的制度，有五個主要方面。首先是設立排水事務監督（將由渠務署署長擔任）和排水事務上訴委員會。排水事務監督可製備排水草圖，指定會進行排水工程的主要水道。排水事務上訴委員會的成員均為非官方人士，由總督委任。該委員會的主要職能，是覆核排水事務監督就市民對草圖提出的反對所作的決定，以及聆訊根據擬議條例草案提出的上訴。

第二，條例草案訂下詳細的排水圖則製備程序。未來數年內，當局擬製備合共五張指定主要水道的排水圖則。這些圖則將包括新界北部和西北部差不多所有易受水浸威脅的地區。市民有權就排水草圖提出反對，並且有權向排水事務上訴委員會提出申請，要求覆核排水事務監督就他們提出反對所作的決定。最後排水草圖和反對項目表將呈交總督會同行政局決定。

第三，為方便排水工程的施行，排水事務監督將有權前往指定的主要水道，必要時可穿越私人土地前往，而且有權要求清除水道上的障礙物或搭建物。此外，為防止水道受阻，排水事務監督將規定任何擬在主要水道施行工程的人士，須事先取得他的同意。

第四，擬議的條例草案將規定上訴的程序。任何人如因排水事務監督施行排水工程、規定清除障礙物或搭建物，或拒絕批准施行工程所作的決定而感到受屈，有權向排水事務上訴委員會提出上訴。上訴委員會的決定將是最終的決定。

最後，排水事務監督在私人土地上施行排水工程，可能會令受影響的土地擁有人和租戶感到憂慮。因此，條例草案已有條文規定，若排水事務監督在施行工程時造成損毀，便須支付補償。倘雙方未能達成協議，有關的申索可轉介土地審裁處決定。如排水事務監督所施行的工程，令土地不能作有合理實益的用途（預期這種情況不會經常出現），條例草案規定土地擁有人可向總督會同行政局申請，要求發出命令，以收回受影響的土地。

主席先生，有鑑於新界地區的水浸問題，擬議的條例草案所載的建議，是在諮詢公眾人士後才制訂的，並且得到鄉議局和各有關區議會的普遍支持。該條例草案對主要水道的適當維修，是極其重要的。我謹請各位議員考慮該條例草案後，給與支持。

謝謝主席先生。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

### 1993 年交易所（特別徵費）（修訂）條例草案

財經事務司動議二讀：「一項修訂交易所（特別徵費）條例的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年交易所（特別徵費）（修訂）條例草案。本條例草案的目的，在修訂法例，以便有秩序的逐步結束特別徵費。

一九八七年股災之後，有關方面籌集救市貸款，以協助香港期貨保證公司償還債務。償還貸款的款項，來源有兩個。第一是由交易所（特別徵費）條例規定，向證券交易及股票指數市場的期貨及期權合約徵收特別徵費，以償還部份貸款。另外的還款來源，是向未能履行合約者追討款項。

救市貸款原來數額共為 19.3 億元，其中 10 億元來自政府，餘數則來自香港期貨保證公司的七名股東及 15 名經紀。政府的貸款，已於一九九二年九月底全數清還。截至一九九三年六月底，尚欠其他貸款人的款額，約為 2.56 億元。

市場從業員一直表示，特別徵費是投資者的一項沉重負擔，在與其他主要國際市場比較時，對香港市場交易費用的競爭力，造成不利影響。去年十二月，本局亦促請政府當局採取步驟，盡快取消徵費。在當時來說，尚待償還的貸款額仍達 6.10 億元，而政府當局當時不認為暫停收取徵費是適當的。不過，政府當局承諾當徵費失去其作用時，便即採取步驟將其終止。以當時市場成交額數字來估計，該徵費可在一九九四年四月逐步取消。

自今年開始以來，本港股市異常暢旺，每日平均成交額極為可觀，達到 39.45 億元。因此，特別徵費所得收入，遠較原本預期為快。鑑於成交額繼續激增，當局估計，救市貸款中利用特別徵費償還的部份，在預留款額以支付利息及其他費用後，於今年八月即可全數清還。因此，現在是暫停收取特別徵費的適當時間，否則到年底，特別徵費期金便會積存數達一至二億元的龐大盈餘。只要現時有足夠安排償還貸款，繼續收取特別徵費是頗不必要的，而積存這樣龐大的盈餘，對投資者來說，是一項不必要的負擔。

但是，由於現行法例並無暫停收取特別徵費的規定，所以有必要修訂交易所（特別徵費）條例，使政府能夠在救市貸款餘額接近未能履行合約者所餘下的債項時，暫停收取徵費。在未能履行合約者最終清償貸款後，時間預計為一九九六年，特別徵費將會正式取消。不過，在此期間內，如情況有需要，總督會同行政局可在暫停收取徵費後，通過再次收取徵費。

現有條例並無述及如何處置特別徵費基金的結存盈餘。因此，本條例草案尋求授權財經事務司指示將這些盈餘，撥入根據證券條例或商品交易條例而設立的補償基金，或為投資人士的利益而撥作其他用途。將這些結存盈餘用來改善對投資者的保障，是被認為最適當的用途。

現亦建議對附屬法例作一些輕微修訂，以方便特別徵費基金受託人在全數清還救市貸款後，執行職務。

暫停收取特別徵費，將是一九八七年股市危機最後一章的終結。自從本港股市歷史上這宗不幸事件發生後，我們已對證券業的運作及其規管架構進行全面檢討，最後是制訂多項改革措施，以保證本地證券及期貨市場健全。其中一項顯著措施，是在一九八九年成立證券及期貨事務監察委員會。該委員會現已根基穩固，為證券及期貨業提供一個有力而獨立的規管架構。證券及期貨交易所亦作出了重大改革。期貨交易所的結算系統在一九八九年重整，而在一九九二年年底，中央結算及交收系統全面投入服務，以承擔系統風險及改善證券市場運作效率。

這些改革措施，在其後股票及期貨市場的波動中，證明是有價值的，因為雖然市場異常反覆，交易仍是有秩序的進行。投資者已對我們的規管架構回復信心。過去兩年證券及期貨市場的穩步增長，可以證明這點。

特別徵費的用途將告終結，而我相信我們應該永遠不會再需要在本港採用這樣的措施。制訂本條例草案，實際上代表着採取最後一步，以清理一九八七年股災遺留下來尚待解決的最後一個問題。我深信我們每人現都希望把股災這件事視為歷史。

*條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。*

主席（譯文）：財經事務司，你還須動議二讀另四項條例草案，你可接連提出那些條例草案。

財經事務司（譯文）：謝謝，主席先生。

### **1993 年銀行業（修訂）條例草案**

財經事務司動議二讀：「一項修訂銀行業條例的草案。」



財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年銀行業（修訂）條例草案。

本條例草案的主要目的，是進一步提高香港的監管標準，以及澄清銀行業條例一些條文。此外，爲了達致推動香港資本市場發展的目的，草案提出一些法例修訂，授權香港金融管理局爲無單據債務票據設立中央保管制度。

香港的綜合監管架構，大致上符合巴塞爾委員會爲監管國際銀行集團及其跨國公司而訂的最低標準。這些標準，在國際商業信貸銀行集團世界性倒閉後，由巴塞爾銀行業監察事務委員會於一九九一年七月制訂。新標準的目的，是促進世界各地在監管方面的合作，以確保所有在國際營運的銀行，均受到有效綜合監管。不過，條例內有關本地註冊認可機構在海外設立銀行，須先獲得批准的規定，並未達到該等標準。

雖然條例第 49 條規定，認可機構設立海外分行或海外代表辦事處前，須事先徵求金融管理專員批准，但卻無規管設立海外附屬銀行的條文。因此，草案第 13 條建議新訂條文第 51A 條，規定本地註冊機構，或其本地註冊控股公司，在設立海外附屬銀行前，必須事先徵求金融管理專員批准。

關於金融管理專員設立中央保管制度的計劃，用意是建立一套制度，以執行中央保管和債務票據結算代理人的職能。根據建議的制度，發行存款證、商業票據或浮動利率票據等債務票的私營機構發行，將發出一份綜合票據，而金融管理專員將以持票人身份持有該綜合票據，並代表可接受證券商將這些綜合票據的權益記入電腦系統，以及安排權益的轉讓。

鑑於市場增長，以及交易規模日益擴大，交收程序的效率和效能，對市場的進一步發展愈來愈重要。毋須進行實際的票據交收，將使交收程序更爲快捷，交收風險減低。這亦會提高香港市場對國際機構投資者的吸引力。

草案第 27 和 29 條分別引進新的條例第 137B 條及新的第六附表有關規定票據的條文。草案第 30 至 41 條則建議對一些條例作出所需的相應法例修訂。綜合起來，這些條文對指定的無單據債務票據的權利和權益，加以承認。

本條例草案亦對銀行業條例作出多項雜項修訂。我會簡略講述主要的條文。

草案第 9 條修訂條例第 46 條，使在海外註冊而合法接受市民存款（不論是否透過來往帳戶）的公司，能夠在香港設立代表辦事處。現時，就條例第 46 條而言，不設來往帳戶服務的公司，不能視作銀行。這項修訂，使那些在其本國被明確視作銀行並如銀行一般受監管，但不設來往帳戶服務的公司，能夠在香港設立代表辦事處。

草案第 16 條引入一項規定，要求本地註冊的認可機構，須在有關財政年度終結後四個月內，在報章發表其經審核的財政報告；現時的規定則爲六個月。當局認爲，較短的期限，可讓存戶、市民和監管當局更及時得悉資料。此外，本條亦有助核數師將其對認可機構的核數工作，與根據條例第 63(3A)條向金融管理專員提交的報告互相配合。

根據條例第 73(1)條，任何人士，如已破產、因詐騙或不誠實行爲而被定罪，又或曾任一間認可機構的董事或參與其管理事務，而該機構已被清盤或該機構的認可資格已被撤銷，則該人必須先徵得金融管理專員的同意，才可出任另一機構的僱員。現行法例的問題是，某人由於不知道以前受僱的認可機構已經清盤或已被撤銷認可資格而可能犯罪。草案第 19(a)條建議的修訂，將消除這個問題。

草案第 19(b)條增訂新的條例第 73(1A)條，條文與條例第 73(1)條相似，不同之處是該條在有關人士成爲認可機構僱員之時或之後適用。現時，某人如已受僱於一間認可機構而宣告破產或因詐騙或不誠實行爲而被定罪，則條例並無規定該人須徵得金融管理專員的同意，方能繼續爲有關機構工作。條例草案現規定須徵得該專員的同意。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

### 1993 年公司（修訂）（第 4 號）條例草案

財經事務司動議二讀：「一項修訂公司條例的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年公司（修訂）（第 4 號）條例草案。

本條例草案的主要目的，是方便財政司根據公司條例引用其權力，對公司進行初步調查。草案亦對條例作出若干附帶修訂，澄清及整理某些條文的範圍。

現時，倘財政司注意到某公司在管理事務方面懷疑有詐騙、失職或其他不當行爲的情況，他可援引公司條例第 152A 條，授權公職人員要求有關公司出示簿冊或文件，並就這些簿冊或文件提出問題。另一個做法或隨後進行的措施，是根據條例第 143 條的規定，展開全面調查。

初步調查，是評估是否值得進行全面調查的一個審慎及較經濟的方法。進行此類查詢，可避免全面調查對有關公司可能造成的干擾。

儘管有這些好處，第 152A 條卻從未援引。現有條文的問題之一，是條例規定授權公職人員執行工作，但政府沒有人員有時間或具備有關專業技術去進行這類工作。

此外，財政司必須有展開全面調查所需的相同想法，這就是說財政司如認爲有詐騙、失職、不當行爲或向股東透露資料不足的情況，才可授權進行初步調查。因此，初步調查的條文，實際上變成多餘。

因此，本條例草案旨在把引用授權進行初步調查的權力的規限降低，及取消只有公職人員才可委任爲調查員的規定。此舉不但使這項有用的條文可以運作，更使本港的做法大致上與其他地方類似法例的規定一致，例如英國公司法。

除有關初步調查的修訂外，本條例草案亦提出若干附帶事項。

第一項是使受委任進行全面調查的調查員在轉授權力方面有較大的靈活性。此舉應有助加快調查進度及減低費用。

第二項是有關法庭委任接管人或經理人的權力。目前，公司股東如認為權益被侵害，可申請法庭命令以保障其權益。現建議明確規定，法庭在收到此類申請時，可為有關公司委任財產接管人或經理人。在某些情況下，這可能是保障股東權益的最有效方法。現並建議作出一些較輕微的文字上修訂，以澄清有關係文的範圍。

最後一項是整理公司條例其中一些條文。這些條文是關於由調查員提出的問題及有關的答詞，倘作答者已特別聲明這些答詞可能導致其有罪，則這些問題及答詞不得用作針對該人的證據。建議的修訂，旨在使有關係文前後一致。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A) 條的規定，提交內務委員會審議。

### 1993 年證券及期貨事務監察委員會（修訂）條例草案

財經事務司動議二讀：「一項修訂證券及期貨事務監察委員會條例的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年證券及期貨事務監察委員會（修訂）條例草案。

本條例草案賦予證券及期貨事務監察委員會權力，對上市公司的紀錄及文件進行初步調查。這項權力，類似財政司根據公司條例第 152A 條所擁有的權力，後者是剛向本局提出的 1993 年公司（修訂）（第 4 號）條例草案的主題。

作為上市公司的規管機構，證券及期貨事務監察委員會（證監會）不時遇到這些公司在管理事務方面有詐騙、失職、不當行為或未有向股東透露資料的情況。目前，證監會並無調查此類個案的法定權力。這情況被認為不理想，因為證監會不能有機會在第一時間盡快採取調查行動。

為方便有效規管上市公司，現建議賦予證監會權力，就上市公司的紀錄及文件，展開初步調查。這項權力，類似財政司根據公司條例所擁有的權力，證監會可在認為有關公司在管理事務方面有詐騙、失職、不當行為或未有向股東透露資料的情況下引用。

現亦同時建議准許證監會向法庭申請命令，以保障上市公司股東的權益。公司條例現已有類似條文。根據這些條文，認為權益被侵害的股東可申請法庭命令，以保障權益。證監會引用這方面權力前，須事先諮詢財政司。

在賦予證監會初步調查權力時，政府當局已留意到銀行業條例已賦予金融管理局廣泛權力，去規管認可機構。上市認可機構被懷疑有詐騙、失職或其他不當行為的情況，應繼續由金融管理局負責調查。另一方面，涉及上市認可機構向股東透露資料的個案，與存戶的權益並無直接關係，因此這類個案會由證監會處理。

無論如何，證監會必須事先諮詢金融管理局，方可要求任何認可機構或其有關公司出示紀錄及文件，以供調查。此外，申請法庭命令的權力，將不適用於認可機構。

至於保險公司條例下的認可承保人，將不獲得豁免，不過，證監會在要求此類公司出示紀錄及文件前，須事先諮詢保險業監督。

這些建議實施後，將加強證監會的調查權力，同時又盡量減少不同規管機構之間可能存在的責任重疊。這些建議的目的，是使證監會有更充分權力，履行作為上市公司主要規管機構的職責。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

### 1993 年證券交易所合併（修訂）條例草案

財經事務司動議二讀：「一項修訂證券交易所合併條例的草案。」

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年證券交易所合併（修訂）條例草案。

本條例草案旨在澄清香港聯合交易所有限公司（聯交所）制訂上市規則的權力，及確保聯交所在執行上市職能時，享有法定豁免權。

規管證券上市及其後上市公司操守的責任，由聯交所與證券及期貨事務監察委員會（證監會）分擔。一九九一年十二月，證監會將上市事宜的主要職責，移交聯交所。這些職能，是以聯交所根據證券交易所合併條例制訂的上市規則為基礎而執行。

現時，條例內有關規定的範圍相當狹窄。因此，聯交所是否有法定權力頒布上市規則所必須包括的某些條文，並不明確。其中一個例子是關於施行制裁，以確保公司在其證券上市後，仍繼續履行責任。

現有條文的另一個問題，是聯交所在執行上市職能時所享有的豁免權不明確。一九九一年十二月移交職能前，證監會在執行部份上市職能時，享有證券及期貨事務監察委員會條例所賦予的廣泛豁免權。另一方面，在職能移交後，聯交所是否享有同樣程度的法定豁免權，或實際上享有任何法定豁免權，則有所爭議。

為消除對這些問題的任何懷疑，有必要澄清聯交所制訂有效的上市規則的權力，及賦予聯交所上市事宜的明確豁免權。

至於豁免權問題，聯交所必須能夠堅決行事，而毋須顧慮與上市事宜有關的法律責任。這方面的任何不明確情況，會妨礙聯交所有效執行這些職能的能力。據悉有人藉威脅向聯交所及其上市委員會採取法律行動，試圖操縱上市程序。過往曾有公司提出恐嚇，表示如其股票被停牌，便會控告聯交所，由此可反映這問題的嚴重性。

本條例草案內所建議的修訂，雖然相當簡單直截，卻是確保聯交所有效規管上市事宜的重要步驟。這對維持投資者對股市的信心及因此對香港作為國際金融中心聲譽，至為重要。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

### 1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案

恢復於一九九三年五月五日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出。

梁智鴻議員致辭的譯文：

主席先生，就本條例草案，身為條例草案委員會的召集人，我首先要向有關政府官員、秘書處職員及條例草案委員會的成員致謝，端賴他們審議這項條例草案時所表現的堅毅精神及聰明才智，使工作未致於那麼艱澀繁複。條例草案委員會接獲多份由不同關注團體遞交的意見書。這些意見書有一清晰的共通點，就是本條例草案應盡快通過。條例草案委員會亦同意這點，因為各成員極之希望能盡快向肺塵埃沉著病患者提供最大的援助。同樣地，成員亦一致認為應給與患者最大的靈活性，以便對他們表示高度同情，因為工人一旦染上此病，便治癒無期，而他們的生活質素，將每況愈下，直至逝世為止。我們冀望政府在制訂補償及特惠金計劃時，能夠更加慷慨。

本條例草案建議修訂肺塵埃沉著病（補償）條例，為於一九八一年一月一日之後被診斷為患有肺塵埃沉著病的人士制訂一項集體責任補償計劃。由於肺塵埃沉著病患者的健康會日漸惡化，條例草案亦擬訂一項按月付款的方法，使患者在有生之年，能夠不斷獲得援助。肺塵埃沉著病患者亦可每隔兩年要求重新接受檢驗，若證實喪失工作能力的程度有所增加，按月支付的金額亦會提高。

在評估喪失工作能力程度方面，條例草案亦作出改善。目前，肺塵埃沉著病患者只能根據其身體的工作能力的評估而獲得喪失工作能力的補償。按照條例草案，在評估喪失工作能力時，將會考慮患者的身體傷殘情況、可能減少的就業機會，以及生活質素下降的程度。舉例來說，一個只有 50% 最大通氣量的患者，在計算補償金額時，將被視為喪失 80% 的工作能力。政府當局已證實，在建議計劃下，患者是否有從事任何工作，將不是評估其喪失工作能力程度的考慮因素。

條例草案委員會一些成員對採用建築工人的整體平均工資，作為計算補償的「每月平均收入」表示關注。政府當局在這方面的解釋是，在目前的計劃下，大部份的個案均採用這個方法，以決定補償金額。由於建築業職位類別眾多，工資有很大差距，當局採用平均工資，並假設工人每月工作 26 天來計算，並無不當，而對工人來說，亦非不利。有成員建議按照一些已知會導致工人容易染上肺塵埃沉著病的工作，例如沉箱工作，來決定工人的每月收入。當局對此亦曾加以考慮。但政府當局指出，根據所得數字，肺塵埃沉著病患者中只有約 35% 是從事沉箱工程或有關工作，其餘的患者大部份是在塵土充斥的環境工作。條例草案委員會亦察覺到若特別挑選某類工作來計算補償金額，亦與現時按照集體責任原則向各行業徵收劃一徵款率的安排不一致。

另一項引起關注的是殮葬費的問題。條例草案委員會成員促請政府當局放寬發給殮葬費的規定，使那些死因並非直接與肺塵埃沉著病有關的個案亦可獲發給殮葬費。有些成員認為不論肺塵埃沉著病患者的死因為何，當局均應發給殮葬費。他們認為付款方法應簡單及易於管理，從而減少審定資格的問題。政府當局告訴條例草案委員會，肺塵埃沉著病判傷委員會向來都以體恤的態度，靈活處理有關個案，而一直以來，當局從未接到因殮葬費問題而提出的投訴。我們希望政府當局向判傷委員會反映委員會的關注，並在日後審核申領殮葬費的資格時一併加以考慮。

條例草案委員會亦請政府當局考慮關注團體提出的多項建議，以進一步改善補償計劃。政府當局表示條例草案建議的計劃，是在諮詢過多個機構，包括工會及僱主組織，以及法律援助署之後才擬訂的。一般反應是新計劃改善了現行的計劃。不過，關於發還款項問題，認可醫療用具應包括任何由醫生建議使用的輪椅，而非只限於機械輪椅的建議，政府當局已表示接納。此外，政府當局亦表示會轉知肺塵埃沉著病補償基金委員會有關將基金涵蓋範圍擴大至包括康復及社會護理服務，以及基金委員會成員中至少應有有一人為肺塵埃沉著病患者這兩項建議。

本條例草案建議的計劃，將不適用於那些在條例草案獲得通過成為法例六個月後，積極循普通法繼續法庭訴訟，以索取肺塵埃沉著病補償的人士，或根據現行法例，對補償的評估金額提出上訴的人士。條例草案委員會成員關心的是，首先，當局會否知會肺塵埃沉著病患者關於他們在現行計劃及建議中計劃的處境；其次，若他們參加建議的計劃，他們索取普通法補償的權利會受到甚麼影響。我們其後獲得政府當局證實，無論現行法例或本條例草案，均不會剝奪肺塵埃沉著病患者的權利，在參加建議的計劃之後，繼續進行法庭訴訟，追討普通法補償，或根據正常法庭程序及時效條例（第 346 章）的規定，在撤銷訴訟之後，重新提出訴訟。政府當局亦保證，肺塵埃沉著病患者會得法律援助署的協助，以清楚了解他們的權利和選擇。

有些關注團體建議補償計劃的生效日期應有追溯效力。政府當局的回應是，法例的改革原則上一般不應有追溯效力。這是非常重要的，為的是確保受法例影響的人能按照當時的法例料理其事務。有鑑於此，條例草案委員會認為，較為實際的解決方法是盡早通過條例草案。在這方面，政府當局將會在委員會審議階段提出一項修訂，令條例草案在通過之後立即生效。

為推行本條例草案的建議，向建造業及採石業收取費用的徵款率將由 0.02% 增至 0.3%。政府當局已接納香港建造商會的建議，就是新徵款率應適用於有關決議生效之日或該日之後落標的工程合約。

在本條例草案獲得通過後成為法例後，財務委員便須考慮一項為一九八一年前患上肺塵埃沉著病的工人而設的特惠補助計劃。這些一九八一年前患上肺塵埃沉著病的工人，並不能根據肺塵埃沉著病（補償）條例或本條例草案建議的補償計劃獲得補償。政府當局的解釋是當局於一九八零年通過該法例時，在界定補償計劃範圍方面，限定建造業及採石業只須對在一九八一年一月一日之後診斷為患上肺塵埃沉著病的工人負起補償責任。鑑於這些在一九八一年之前患上肺塵埃沉著病的工人的健康會每況愈下，他們應獲得社會的支持，政府當局因此建議進一步向他們支付特惠金。這包括每月金額 2,200 元，而這金額將按通脹調整及按季預先支付，直至患者去世為止；同時，在確定其接受援助的資格時，亦毋須進行身體檢查。條例草案委員會成員認為每月 2,200 元的金額太低，故請政府當局考慮將其提高至 3,000 元。財政司答應進行檢討及盡快給與答覆。我們希望他能在本立法年度的財務委員會會議結束之前給與滿意的答覆。

一些關注團體擔心根據建議的補償計劃的按月付款和特惠補助計劃會影響肺塵埃沉著病患者領取公共援助的資格。政府當局已告訴條例草案委員會，當局在審核公共援助的申請時，不會將按月領取的款項當作入息計算。我希望政府當局今午作出回應時，能夠再次覆實這點。

主席先生，我謹以個人身份，亦代表積極支持本條例草案的醫學界，在這裏講述一些令人失望的地方，希望政府日後能加以改善。第一、醫學界認為應制訂法例，規定工人必須接受職前體格檢查及定期檢查，特別是健康容易受到損害的行業，俾能盡早察覺職業病，避免身體機能惡化，並減低傷殘程度。就肺塵埃沉著病來說，體格檢查可以防止患有慢性肺病的人從事某些行業，因為慢性胸肺疾病最容易引發肺塵埃沉著病。第二、醫學界認為仍未有足夠的完善協調康復計劃，為職業病患者提供服務。因此，政府當局應當積極與肺塵埃沉著病補償基金委員會作出安排，將補償的涵蓋範圍擴大，以包括康復及社會護理服務。第三、醫學界認為只採用最大通氣量來決定喪失工作能力的程度，亦存在問題。我們促請政府在短期內檢討這情況，並利用先進的診斷技術，擬訂一項較全面的肺功能測試方法，作為決定標準，從而向患者提供公平的補償。最後，主席先生，我們固然希望有關方面設法採取防範措施，避免工人的健康受到損害，但職業病及工業意外終歸無法完全避免。為所有病患者及傷者提供妥善的補償，是非常重要的。本條例草案通過後，我促請各位議員支持通過僱員補償（修訂）條例草案。我亦促請政府當局盡快就噪音導致的失聰的補償計劃提交草擬的條例草案。

主席先生，我謹此陳辭，並在政府當局於委員會審議階段提出修訂後，支持本條例草案。

彭震海議員致辭：

主席先生，生命對於人來說，是相當重要。而有一批人，卻因為工作環境關係，很不幸地染上不能根治的職業病，令他們要在壯年的時候，無奈地眼看著自己的生命逐漸走向盡頭，是多麼地殘酷和可悲。

患上肺塵埃沉著病的工友，便是這類不幸的人。他們一旦染上這種職業病，肺功能便會逐漸減低，儘管科學及醫學發達的今日，依然無法醫治，而且情況只會逐漸變壞，沒辦法轉好。

今次條例草案的修訂，雖然令建造業和石礦業的資方須向政府繳付一筆的徵款率，由目前 0.02% 的建造工程合約或石礦產品價值，提高至 0.3%，但並非現在才突然提高，早在一九八一年，政府的原來徵款率已為 0.2%，後來因為徵款未用盡，近年來才多次將徵款率減低，在八六年一月五日將原來的 0.2% 降為 0.15%；八七年二月八日再降為 0.05%；八八年六月二十六日更低至現在的 0.02%，因此，今次將其調高，只是反映到實際上的需要。其實，誰願意有機會接受這種所謂恩惠？任何人都希望靠自己的雙手去工作，但不幸因工作關係患上此絕症，僱主、甚至社會均有責任去照顧他們的生活，盡可能讓他們安渡餘生。

草案審議小組為了使一九八一年前的病患者，亦可得到足夠的照顧，特惠津貼建議由現在的每月 2,200 元希望提高至 3,000 元。小組同寅曾在七月二日約見財政司，希望得到政府同意能多撥 3,000 萬元，財政司答應會考慮。我想政府曾慷慨地構思用 20 億元去資助夾心階層的住屋需要，後來因為本局不少同寅不同意資助方式，政府才改變做法，對每個置業的夾心階層給與低息貸款 50 萬元。我深切希望在目前財政盈餘充裕的情況下，政府的慷慨，應多放在社會上那些不幸的人身上。

經過今次的修訂，雖然令到肺塵埃沉著病患者，所得的補償會較以往改善，但仍有的不足的地方。由於此病會令到肺功能加速衰退及活動能力減低，嚴重的甚至不能乘搭公共交通工具，而必須乘私家車或的士往返診所檢查。到目前為止，政府依然沒有對病患者提供交通津貼。

最近總督彭定康先生在一次工業意外後說「不能夠讓港人在死亡和工業意外上建設香港」。我衷心希望政府下定決心，在工業安全教育上多作努力，來防止職業病和工業意外的發生，使本港在經濟繁榮的景象下，不會再有無辜的受害者。

主席先生，我謹此陳辭，支持此動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，今天，1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案就要進行二讀和三讀通過。本人心情十分矛盾，一方面這是勞工界和肺塵病患者長期努力爭取的補償修訂草案，現在終於有通過的一天，對此我感到安慰；但另一方面，雖然新的補償方法比以往已有所改善，但是與塵肺病患者和我心目中的理想仍然有很大的距離。為此，本人內心仍然感到不滿意。



本來 1993 年肺塵埃沉著病(補償)(修訂)條例草案是爲了彌補舊補償方法的不足。但是新的補償方案存在著一些缺陷，而這些缺陷在很大程度上限制了患者和其家屬所取得的補償。目前的患者曾經得到的補償是非常之少，根本是不能夠養家糊口，他們仍須爲生計繼續工作，生活是十分困難的。他們的期望是十分清晰的。他們期望新的補償能夠協助他們渡過生活難關；他們期望有安定的生活，好讓他們好好養病，可是草案達不到他們的期望，苛刻的計算方法，仍然令他們只能得到極其微薄的補償。

草案當中最令人感到困惑的地方是有關死亡賠償及傷殘補償之間的安排。事實上，患者受到病痛的折磨，甚至付出生命，他們受着雙重的痛苦。但是新的補償方法，使這些患者家屬實際取得的死亡賠償，是要減去病患者生前的按月傷殘補償和對生活質素損失的補償。這種安排，生活質素損失的補償從何談起呢？這種安排，用家屬應得的死亡賠償去預支給患者生前的各種補償，是令人遺憾的。

就 1993 年肺塵埃沉著病(補償)(修訂)條例草案的辯論，我不想只是討論這個職業病的補償問題。補償畢竟是一個消極、被動的做法，我們必須要採取一切可能的措施，去防止這類病症的發生。這方面的工作很多，今天我想指出的是手挖沉箱的問題，在沉箱內有不可容忍的高矽塵密度，沉箱的工人患上肺塵病，亦有不可容忍的發病率，這些都是不爭的事實。據建造業總工會的反映，在他們的會員當中，有 150 名矽肺病人。他們全部都是從事沉箱工作或者曾經從事沉箱工作，由此可見手挖沉箱對工友健康的影響是深遠的。因此，應該是時候下決心禁止手挖沉箱這個工序。在這方面，政府專業界、勞工界都有初步的共識。從工會的角度來看，我們更希望禁止手挖沉箱這個工序，但同時亦要妥善安置受影響的工人，給與他們轉業培訓、就業輔導、以至經濟方面的援助。全面禁止手挖沉箱可分期進行，但是不能夠拖得太長，我覺得最多不應該超過三年。在這段過渡期內，僱主應該提供足夠的防塵措施，盡量少讓工人吸入矽塵。預防矽肺病有多方面，多層次的工作要做。基金委員會的資源不應只限於用來補償患者。基金會應該發揮其積極作用，將更多資源投入預防工作。

1993 年肺塵埃沉著病(補償)(修訂)條例草案稍後會獲得通過，但想起患者的生活困境和家屬所受到的折磨，我們實在有責任不久的將來，再次改善這項(補償)條例，使患者和家屬得到應有的照顧。

主席先生，我支持動議。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，當前的條例草案旨在改善目前有關肺塵埃沉著病在補償安排上的不足之處。雖然我同意有需要改善現行安排，但有兩個問題，是原有條例草案沒有善加處理，而且也是我所屬功能組別，特別是香港建造商會會員所關注的。不過，我很高興政府現在經予處理並且獲得解決。第一個問題是有關新徵款的追溯效力。本條例草案建議，向建築業、建造業及石礦業收取徵款的比率，應由 0.02% 增加至 0.3%，俾能提供足夠資金以實施擬議的新補償計劃。香港建造商會支持增加徵款，說明了他們對這事的關注和他們的責任感，但他們亦關注到新徵款對於那些在條例草案推出以前已落標的承造商所造成的不公平，因爲在計算當時的投標價時，是沒有將新徵款列入考慮。

有關方面在二月與政府舉行了一次會議，隨後又向負責審議本條例草案的條例草案委員會遞交建議，最後政府終於同意由教育統籌司對條例草案動議一項修訂，內容是新徵款率不應適用於在任何修訂生效日期之前落標的建築工程。

第二個問題涉及肺塵埃沉著病和失聰的雙重索償問題，是原有條例草案沒有處理的。事實上自一九九一年起，當本條例草案仍在諮詢文件階段時，香港建造商會已向政府提出他們的關注，簡單來說，就是肺塵埃沉著病補償基金委員會只限在法庭程序中，處理與肺塵埃沉著病有關的索償，卻不可以處理肺塵埃沉著病以外，尚可能與其他因素，例如與失聰有關的索償。儘管早期他們曾向政府提交書面建議，但商會的意見仍未列入在今年較早時推出的條例草案內。

我很高興自從商會與政府在三月舉行會議後，這問題已獲解決，法律援助處處長和肺塵埃沉著病補償基金委員會均同意，任何原訴人若不選擇根據僱員補償條例訂定的新補償計劃，當局會將他就肺塵埃沉著病提出的索償和他的其他聲請分開處理。因此補償基金委員會將可以接受及處理肺塵埃沉著病的索償。

主席先生，本條例草案連同擬議的修訂，是一個很好的例子，證明僱主和僱員之間如何透過彼此合作和互相遷就，加上政府及時的介入，可以公平地解決雙方的問題。我亦希望借此機會多謝勞工處處長和她的同事所作的努力。

劉千石議員致辭：

主席先生，剛才梁智鴻議員已經非常清晰地代表了條例草案審議委員會，講出在審議草案時所涉及的各種觀點，因此我不打算在這裡重覆。今日，我會簡略談談通過有關條例草案之後，政府有哪些工作應該繼續積極地進行。

首先，是進一步改善有關補償制度。我相信，政府應該再積極考慮，將計算工友「平均工資」的方法，修改為以使用風鑽與及做沉箱工作等最易患上矽肺病的工種平均工資作計算；另外，在評估喪失工作能力時，應該改變單以肺功能這單一標準作考慮，而改用綜合評估方法，例如工作能力評估，加上耗氧測試等。

第二，是對於八一年以前矽肺病患者的補償問題。我重申，政府應該一視同仁，「一肺一制」，將八一年以前的病患補償加以提高，與今次條例修訂建議給與八一年或以後患者的補償制度看齊；短期來說，政府至少應該將給與八一年以前病患的特惠金增加至每月 3,000 元。

矽肺病患者的身體是一日差一日，根據政府估計，八一年前，大概有 600 名病患者，最多的 14 年便全部過世。我對這項資料，感到非常之、非常之震驚。我問我們能夠為他們做些甚麼呢？政府可以做些甚麼呢？我們只可以將每月的特惠金加多一點兒來減輕他們一些困難，結果，可能一億元是不夠的。但是，只要政府肯承諾承擔，對 600 名為香港付出無論是辛勞、血汗或生命的八一年矽肺病患者，我相信才可以看到我們是正在盡一點力。

第三點，是預防工作。當我們在討論給與病患者的補償「是多是少」的時候，我們好像都忘記了問題的根源，即是如果政府仍舊不切實作出有效管制，確保工人工作環境的衛生及安全是足夠的，那麼，無論補償制度如何健全，對於工友來說都只是一種「無奈的補償」而已！事實上，過去十多年，每年證實患上矽肺病的個案都沒有顯著的減少（每年超過 100 宗），而矽肺病更是各種職業病中最多人患的病。在這裏，我呼籲政府必須盡快立例禁止以人手挖掘沉箱。當局同時應該盡快制訂呼吸器具的安全標準，以及加強對矽肺病的危害和預防等宣傳工作。

最後，我認為本港的工業安全情況與僱員賠償制度都應該作出全面檢討，令全港僱員的安全得到有效保障，同時令不幸的工友及其家屬得到真正合理的補償。我希望當局能夠採取更積極的行動。

各位同事，我在這裏呼籲大家支持有關的條例草案，同時更希望大家在今後繼續關注工業安全及僱員補償的問題。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

狄志遠議員致辭：

眾所周知，肺塵埃沉著病是一種不能治愈的職業病，香港發現的第一宗矽肺病始於一九五六年，而累積至今，已有 4000 多宗個案。補償法例雖多番修改，但仍有很多地方有待改善。

很可惜，鑑於考慮到病患者的生活需要，部份更瀕臨死亡邊緣，不能再等待條例修訂工作無了期的延長，因此匯點立法局議員將會支持通過今天的條例草案。

我們認為條例草案有不足及不公平之處，但仍願意支持條例盡快實施，是基於兩個主要原因：

（一）目前法例的嚴重缺陷：

最近地方法院處理香港有關肺塵埃沉著病賠償個案的上訴案件，該名病患者因不滿現行法例下的賠償而進行上訴，結果獲判勝訴，其賠償金額得以調升至一倍有多。這個案可反映出現行法例對於病患者補償嚴重不足，對於這些職業病患者是極不公平和不合理的。

（二）病患者需要的急切性：

根據建造業工會統計，該會患有矽肺病的病患者當中，自一九八一年開始，就有 143 人死亡，而現時仍生存的病患者，他們正面對着健康、經濟、就業、社交和心理等方面的困難。部份工友更覺自己已生活在死亡邊緣，早一日通過法例，他們便可早一日受惠。

然而，我們必須指出，政府應盡快就條例的不足作出改善及檢討，包括：

(一) 應同等對待所有肺塵病患者：

對於八一年前肺塵病患者(大概約 600 多人)，修訂條例未予以保障，由於他們大部份均年紀老邁及病情嚴重，對於這些對香港有一定貢獻的人士，政府更不能夠予以歧視。我們認為八一年前或八一年後的病患者應該有同等的對待。

(二) 要改善地方：全面提供職業康復服務：

肺塵病的成因，主要因為由於工作環境不衛生，防止措施不足之故。這方面僱主應負上絕大部份責任。

由於肺塵病是職業病，我們認為納稅人無需要承擔財政責任；反之，我們認為已成立超過 10 年的肺塵埃沉著病補償基金應該擔當一定的角色。

由基金會負責提供康復和社會照顧，一方面可避免佔用社會資源，以致對其他長期慢性肺病患者不公平，另一方面亦可真實反映導致肺塵病的財政承擔，僱主會更有壓力及動力預防肺塵病的發生。

現時日本已經有補償基金用於康復方面，中國大陸更設有肺塵病療養院，這些先例均可作參考。

從一些肺塵病患者的接觸當中，本人深深體會到發展針對性的康復和社會照顧是能夠增強他們的自我照顧能力。但很可惜，現時醫療界對胸肺康復的工作仍嚴重不足。因此，本人及匯點其他三位議員都強烈要求擴闊基金的用途去推動肺塵病康復和社會照顧服務。

(三) 希望改善死亡賠償年份金額的計算方法：

本條例草案雖然表面上改進甚多，賠償金額增幅甚大，但本人曾經把草案與政府最近建議修訂的僱員補償(修訂)條例草案比較，發覺兩者的最高賠款額同是 126 萬元，所以肺塵病補償新計劃，實質上不存在大幅增值。

根據肺塵埃沉著病補償基金會九零年年報的資料顯示，患者判傷平均年齡為 53 歲。而根據政府計算的死亡賠償方法，年老的組別所得的賠償比舊制度還要差。故此草案的死亡計算方法實較舊例不如。

主席先生，匯點認為條例草案有進步之處，但不足及不公平的地方仍有不少。匯點議員會繼續爭取修訂有關條例，令所有矽肺病患者有一個合理的補償。謝謝。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，港同盟支持這個爭取了很久但只是向前推進一小步的草案。草案中有很多不完善的地方，但我不準備在此重覆。我們想特別指出的是，草案對一九八一年以前診斷染上肺塵病的受害人的保障仍極之不足。在這方面，我們感到有些失望。

根據政府計算的結果，在當局撥出一億元後，加上現有的 3,000 多萬元，這些病患者每月可支取 2,200 元的特惠津貼。我們的立場是希望為這群不幸者多做一點事，但今天我們知道，我們能夠為這群不幸者做的事非常有限，我們能夠做的，可能只是在金錢上多給他們一點幫助，使他們在剩餘的時間生活得較好。因此我們全力支持將這些特惠金由現時政府建議的每月 2,200 元增至 3,000 元。

我們希望指出，其實任何補償都是事後的工作，這些補償只能在經濟上協助他們，對他們的疾病實質上沒有任何幫助。工人一旦染上肺塵病，一切已是太遲。他們的肺功能永遠不能恢復，所謂補償，只可以提供一點金錢上的幫助，但不能減輕他們的痛苦或疾病。因此，我們希望政府能夠積極推廣工業安全。我們希望當局對工業安全法例，能夠有更快更多的修訂。我們也希望現時很多對工業安全認識不多的工人，可透過更多、更有效的工業安全宣傳認識到「高粉塵」工作的問題。我們不希望再見到有工人因接觸「高粉塵」工作而染病，所以我們要求當局盡快立例禁止手挖沉箱。我們亦希望政府透過其影響力，尤其是影響一些大機構，例如房委會等，在建築工程上，帶頭放棄採用手挖沉箱的方式。

主席先生，港同盟支持這項條例草案的通過。本人謹此陳辭。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我非常感謝梁智鴻議員和條例草案審議委員會各位成員提供寶貴意見，以及對這條例草案的支持。我們經過商議後，同意在委員會審議階段提出數項修訂。

部份議員建議這項修訂條例草案經本局通過後，便應立即生效。我們同意這個建議，並會對條例草案作出相應的修訂，刪除草案第 1 條第(2)款。我們亦會把第 42(d)條內「機械輪椅」一詞刪除，並以「輪椅」一詞取代，使肺塵埃沉著病判傷委員會在決定適合使用者的輪椅種類時，有更大的靈活性。

政府建議於本年稍後把徵款率由 0.02% 提高至 0.3%。我們明白建造業對新徵款率的關注，認為這不應適用於在新徵款率生效日期之前落標的建築工程。我將會為此而提出修訂肺塵埃沉著病（補償）條例第 36(3)條。

條例草案審議委員會的成員對兩個問題特別關注，那就是肺塵埃沉著病患者根據普通法追討補償的權利，以及他們根據社會保障制度獲得經濟援助的資格。

我已徵詢律政署的意見，並可向各位議員保證，在符合一般法庭程序和時效條例的情況下，現行肺塵埃沉著病（補償）條例或修訂條例草案的條文，絕不會剝奪肺塵埃沉著病患者根據普通法追討補償的權利。

此外，社會福利署署長亦告訴我，現時根據上述條例領取補償或根據特惠補助計劃獲發特惠金的肺塵埃沉著病患者，假如符合根據公共福利金計劃領取傷殘津貼的資格，將可繼續領取這項津貼。此外，假如患者的儲蓄不超過許可限額，他們根據綜合社會保障援助計劃接受援助的資格，亦不受影響，即與現行規定相同。

議員曾建議，假如肺塵埃沉著病患者逝世，則不論其致死原因，均應發給殮葬費。但我恐怕政府不能接受這項建議，因為這並不符合向因公遭遇意外或患上職業病而受傷或死亡的工人發給補償的原則，而這項原則是在現行肺塵埃沉著病條例及僱員補償條例下實行的。不過，我們知道肺塵埃沉著病判傷委員會向來都是以體恤的態度，靈活處理有關個案，而一直以來，後未有接到因殮葬費問題而提出的投訴。

條例草案審議委員會成員又提出應改善特惠補助計劃，以照顧在一九八一年前患上肺塵埃沉著病的工人。我們聽過議員的意見後，亦體諒他們的情況。政府現正詳細考慮這事。

謝謝主席先生。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

### 商船（限制船東責任）條例草案

恢復於一九九三年二月二十四日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

## 1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案

恢復於一九九二年十一月二十五日提出二讀的辯論。

二讀動議經向本局提出。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案主要是與離境禁令（一般稱為「禁令」）有關。目前，稅務條例（香港法例第 112 章）第 77 條訂明，稅務局局長如認為某人行將或可能離開香港而未清繳經評定的全部稅款，可向地方法院法官發出證明書。法官接到證明書後，即須發出禁令，指示警務處處長採取適當措施，阻止該人在未清繳稅款或未提交令稅務局局長滿意的保證金之前離開香港。該條例並無訂明受影響人士可在某一階段向稅務局局長或地方法院法官申辯，或訂出任何上訴權利。

自人權法案條例於一九九一年六月制訂後，地方法院曾質疑稅務條例第 77 條是否有違人權法案第八條有關遷徙往來自由的規定；至此，上述條文實際上已被地方法院宣告無效。

1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案第 30 條建議訂出一項新程序，以取代現有第 77 條的規定，其用意是保存禁令的效力，同時亦提供足夠的保障及補救措施，以確保有關規定與人權法案相符。

條例草案於一九九二年十一月二十五日提交立法局。一個由 13 名議員組成的條例草案審議委員會隨即成立，並於一九九三年二月三日展開條例草案的審議工作。委員會共舉行了四次會議，其中兩次是與當局代表會晤。委員會並與法律界及會計專業的代表舉行會議，並審議由四個關注團體提交的意見書。在此，我謹以委員會主席的身份，謝謝委員會各成員付出大量時間和精力審議條例草案，同時亦向曾與委員會衷誠合作的政府當局，以及曾提交意見書及參與討論的關注團體致謝。

主席先生，現在我要談到委員會曾討論的各項要點。

根據草案第 30 條所載的一項新程序，倘稅務局局長有合理理由相信，禁止一名尚未清繳應課稅款或未提供保證金的人士離開香港，乃符合公眾利益，則可發出禁令，授權入境事務處處長及警務處處長禁止該人離港。受影響的納稅人可向稅務局局長申請撤銷禁令，或向高等法院提出上訴，要求宣布禁令無效。政府當局認為此舉可確保基本權利受到保障，同時亦使稅務局局長可繼續透過一個有效途徑，鼓勵市民遵守稅務條例的規定。

委員會及一些團體憂慮，建議的程序毋需地方法院法官擔當任何角色，日後會變為一項純粹涉及行政的職能。賦予有關人士向高等法院提出上訴的權利並不足夠，因為對一般市民來說，訴訟可能過於昂貴和費時。因此，委員會認為禁令的簽發應屬一項司法功能，以保障市民有關遷徙往來自由的權利及避免可能濫用權力的情況。

經詳細討論後，政府當局同意採納下述修訂程序。首先，發出禁令的決定將由地方法院法官作出。其次，有關禁令的申請，將單方面由稅務局局長或一名認可人員以宣誓後作出陳述的形式提出。第三，倘地方法院法官信納有下述情況，即可發出禁令：有關人士尚未清繳經評定的全部稅款；有合理理由相信該人打算或業已離開香港往其他地方居留；及阻止該人在未清繳稅款或提供保證金的情況下離開香港，乃符合公眾利益。最後，有關禁令的上訴須向高等法院提出。

政府當局認為修訂措施既符合人權法案的規定，亦不致嚴重損害一項基本的稅收保障機制。委員會認為當局已對議員所關注的事項作出適當處理。庫務司將於委員會審議階段提出所需的修訂。

除第 30 條外，條例草案亦載有一些輕微的技術性修訂。委員會認為該等修訂均屬恰當。

我謹此陳辭，支持本條例草案。

庫務司致辭的譯文：

主席先生，提交各位議員審議的條例草案，旨在確保根據稅務條例發出的「禁令」，完全符合人權法案的規定。我們亦藉此機會作出一些輕微修訂，主要是廢除累贅的條文。

在本條例草案提交本局審議後，政府當局從鄭慕智議員出任主席的條例草案審議委員會得到寶貴的意見及具體提議。我們與委員會討論後同意，簽發禁令的酌情權，應授予地方法院法官，而非稅務局局長。為執行這項協議，原先建議的第 77 條，已大部份重新草擬。在今午稍後我將在委員會審議階段提出所需的修訂動議。

在我們討論的過程中，政府當局亦能夠澄清各項新訂條文實際上如何執行。我衷心感謝條例草案審議委員會及其主席努力工作，並希望將此記錄在案。

主席先生，我們草擬本條例草案的主要目標，是要平衡兩方面的需要，一方面是按照人權法案的條文和精神保障個人權利，另一方面是訂立防止欠稅者逃離香港的可靠而有效制度。我深信本條例草案，經過條例草案審議委員會協助改善後，能達到這個目標。因此，我謹建議本局通過本條例草案，但須作出我稍後動議的修訂。

*條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。*

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。



### 1993 年銀行紙幣發行（修訂）條例草案

恢復於一九九三年六月二日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

### 1993 年外匯基金（修訂）條例草案

恢復於一九九三年六月二日提出二讀的辯論。

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1)條的規定，提交全局委員會審議。

### 1992 年保險公司（修訂）（第 3 號）條例草案

恢復於一九九二年七月十五日提出二讀的辯論。

二讀動議經向本局提出。

張建東議員致辭的譯文：

主席先生，本條例草案有兩大目的，包括修訂保險公司條例，以便核數師、會計師及精算師舉報懷疑欺詐的事，以及把承保人所從事的退休計劃管理業務，指定為一類新的長期保險業務。

立法局成立了一個小組委員會去研究該條例草案，小組委員會成員完全支持有關第一個目的的建議。

我們都知道，核數師、會計師及精算師因職責所在，有義務替客戶保密。建議的法例，讓這些「指定人士」可以把在工作時察覺到特准承保人的不當行爲，向保險業監督舉報。這樣既可鞏固保險業的健全監管，也可加強保障投保人的利益，因此應該受到歡迎。事實上，銀行業條例和證券及期貨事務監察委員會條例已有明文規定，容許核數師向有關當局舉報。

基於同樣理由，小組委員會支持有關建議，規定有關方面如要更換或行將更換核數師或精算師，必須通知保險業監督，因為這些人事變動可能意味着承保人的業務運作可能有不當行為。

由於執法上的困難，政府當局原本打算豁免海外承保人遵守上述有關通知的規定。不過，鑑於保險業擔心這樣可能導致不公平競爭，有關條文將予以修訂，就海外承保人而言，加諸於核數師及精算師的責任，可由承保人承擔。

不過，小組委員會舉行的 16 次會議，大部份都用作討論第二個目的。這裏有多項關乎原則的事項需要仔細考慮。有些事項需要研究，及／或與有關方面磋商。有些事項則需要仔細比對職業退休計劃條例。在研究過程中，小組委員會邀請政府當局，就這兩項法例的相互關係，進行全面檢討。結果，我們發覺職業退休計劃條例須作出多項修訂，這些修訂將會在委員會審議階段所動議的修訂反映出來。

我現在簡略報告小組委員會就本條例草案這部份所考慮的主要事項。

我們和政府當局商討的第一點，就是為何條例草案要管制承保人從事的投資管理活動，但非保險機構卻毋須受到這類管制。保險業為此向小組委員會遞交意見書，質疑提出這項建議的理據。

政府當局解釋，把退休計劃資產管理指定為一類新的長期業務，目的是確保這些資產與其他保險業務的資產分開。提供保證資本或回報的投資管理，可能存在重大的風險。若不能履行這項職能，會影響保險公司整體的償債能力，因而損害投保人的利益。保險業認為建議的法定條件，會令特准承保人的競爭能力減弱，但當局並不同意。相反，這樣可促使明智的僱主，在有意設立退休計劃時，與受到保險公司條例監管的承保人簽約，而不與沒有受到監管的資金管理人簽約。

鑑於政府當局以上的解釋，小組委員會在研究其他司法地區的做法後，接納有理由根據保險公司條例去監管 G 類及 H 類業務。

我們發覺，G 類及 H 類業務的經營方式，跟其他資金投資管理人所從事的計劃不同，這類業務的投保人把資金交給承保人，而這些資金便會成為承保人的資產。在其他情況下，投資管理人只為參加計劃的成員託管資金。無論如何，擬議法例對承保人的實際影響應是極為輕微。

小組委員會很高興知道香港保險業聯會隨後接納當局的立場。儘管如此，小組委員會相信，監管其他認可機構所從事的資金管理事務，更為重要，值得探討，所以要求當局另行處理。

我們所討論的另一點，是條例草案所涵蓋業務的性質。政府當局與小組委員會討論後，同意修訂新類別的長期業務的定義，藉以澄清所涵蓋的業務類別，只是那些被管理資產的擁有權轉往承保人的類別。

小組委員會察覺到，I 類業務（人壽保險可算是其中一個例子）的性質，揉合了 G 類或 H 類，並包括一張長期保險合約，故此，與條例草案第 15 條（3A 段）的規定不一致。我們質疑，為何不能把這類保險單的保險成份及退休成份分開，以確保符合有關規定。我們獲悉保險業的做法並非如此。鑑於這類業務所佔的比例極少，而且有逐漸減少的趨勢，小組委員會認為可支持 I 類合約繼續存在，但必須受到附屬法例所訂明的例外情況所監管。

關於對各個新類別業務的特准承保人的規管，小組委員會成員規定 G 類及 H 類業務承保人須維持不少於 200 萬元作償債能力保證金一事，與保險業一樣抱有保留，尤其是對於不保證回報的 H 類業務。當局在作出回應時，同意取消 G 類及 H 類業務的建議償債能力保證金，條件是適用於 G 類業務的保證問題，將會在日後進行的獨立檢討中研究。

讓我繼續談談各項新類別的保險業務的法定條件問題。小組委員會質疑 G 類及 H 類業務是否需要精算師參與。我們也質疑，保險公司條例第三附表第一部份第 5 段訂明，要由精算師發出證明書這項規定，是否恰當。政府當局所提出的理由是 G 類及 H 類業務是否有營利能力，會影響承保人的其他業務。我們也曾徵詢香港保險業聯會的意見，該會也贊成精算師參與這類業務。在考慮過這兩方面的意見後，我們認為有理由就 G 類、H 類及 I 類業務聘用精算師，但在稍後階段頒佈的附屬法例必須清楚闡明精算師的職責。

我想討論的是最後一個問題，是小組委員會就由於保險安排而生效的退休計劃的「資產」定義所作的考慮。

根據政府當局解釋，在草擬職業退休計劃條例時，原本打算把「資產」的意義定為承保人的基本資產。政府當局起草有關資產分開（第 21 條）及限制投資本身業務（第 27 條）的條文，正好反映了這個目的。另一方面，成員認為一個計劃的「資產」，應當作根據保險單向承保人提出的索償。我們關注到，若要採用當局所認定的釋義，便會對保險業及會計行業造成實際困難。經再次徵詢法律意見後，當局終於接納我們的建議。

小組委員會認為這可能影響職業退休計劃條例的某些條文。該條例第 21(1)條規定，計劃的資產應該與該計劃的有關僱主的資產分開，並不得構成有關僱主資產的一部份。由於保險安排所規管計劃的資產，才是保險單的索償對象，故此僱主身兼投保人及索償人，便會違反資產分開的原則。為了解決這個問題，本局將會在委員會審議階段動議修訂職業退休計劃條例，讓受保險安排規管的退休計劃（投保人為僱主）得以推行，而毋須加入信託中介人。

小組委員會十分關注對參與計劃的成員的保障問題，並認為他們的權利應該受到適當的保障。有關此事，我們決定修訂職業退休計劃條例，訂明在僱主無力償債時，僱主可供分配的資產，不得包括那些屬於計劃成員根據保險安排可獲得的退休權益的資產。我相信財經事務司在動議有關修訂時，會更詳細地闡釋這事。

小組委員會又同意，職業退休計劃註冊處處長應獲授權制訂類似職業退休計劃條例第 27 的規例，對保險安排下承保人的資金施加投資限制。由於保險安排所規管計劃的資產現已成為根據保險單向承保人提出的索償，第 27 條將不再適用。職業退休計劃註冊處處長可能須要制訂規例，以確保保險公司在持有這類保險單的資金時，會遵守職業退休計劃條例第 27 條的原則。

從以上可見，小組委員會力求確保條例草案的條文是合理可行，同時又與職業退休計劃條例的條文互相配合及一致。希望我們的努力能夠發揮效用。

在結束時，我要向香港保險業聯會、香港會計師公會、香港律師會及嘉豐太古保險有限公司致意，感謝它們向小組委員會提供寶貴意見，這些意見對我們審議本條例草案極有幫助。

主席先生，我謹此陳辭，支持本條例草案，惟必須進行在委員會審議階段所提出的修訂。

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，正如張建東議員所說，本條例草案的目的有兩個：規管保險公司所管理的退休計劃；方便核數師、會計師及精算師舉報欺詐事件。

我特別感謝張建東議員及小組委員會成員細心研究本條例草案，以及保險、會計及精算業人士的專業意見。我所建議及張建東議員將於稍後動議的修訂，是政府當局與委員會詳盡討論後，雙方同意作出的。張建東議員已闡述有關的討論。這些修訂應使本條例草案得到重大改善。

將退休計劃管理業務指定為一類新的長期業務的建議，透過規定承保人須撥出充足資產以應付因經營該等業務而出現的長期債務，對職業退休計劃條例產生補充作用。我們研究過兩條條例的相互關係後，發現有需要對職業退休計劃條例作數項相應修訂。這些修訂已包括在本條例草案內。

張建東議員表示，小組委員會最近曾關注，倘若有關僱主變成無力償債，則僱員根據一項保險安排所規管的計劃而提出的合法索償，可能得不到償付，因為清盤人可以將根據該僱主的員工退休利益保險單而申索的償款，當為僱主的資產而加以扣押。由於時間短促，我們未能正式諮詢公司法改革常務委員會。不過，在取得破產管理處處長的意見及支持後，我們建議將職業退休計劃條例修訂，確保倘若僱主變成無力償債，可供分配的資產不得包括這類償款。詳細安排，將由附屬規則給與效力，而這些附屬規則，與關於公司有秩序清盤的現行法例規定一致。

正如張建東議員去年十二月在恢復二讀職業退休計劃條例時所說，該條例是規管香港的退休計劃的「合理及切實可行的第一步」。當局認識到，隨着未來的職業退休計劃註冊處處長在監察現有計劃及推廣新計劃方面取得實際經驗，有可能需要再作修訂。

關於方便核數師、會計師及精算師（在本條例草案內合稱「指定人士」）舉報欺詐事件的建議，可使保險業監督得知任何可能影響認可承保人的財務健全的違例情況。承保人與保險業監督定期聯絡，有助確保投保人的利益受到保障，保險業的整體健全得以維持。

當我在委員會審議階段提出修訂動議時，我將更詳細討論張建東議員提出的其他問題。

主席先生，我謹此陳辭，建議本局通過 1992 年保險公司（修訂）（第 3 號）條例草案。

條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43(1) 條的規定，提交全局委員會審議。

### 條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

### 1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案

第 2 至 41 及第 43 條獲得通過。

第 1 及 42 條

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂第 1 及 42 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件內所載。

#### 建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 1 及 42 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 30A 條 徵款率。

新訂的第 44 條 廢除。

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6) 條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 30A 及 44 條，一如提交各位議員傳閱的文件內所載，應予二讀。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 30A 及 44 條應列入本條例草案內。

*建議的增訂條文*

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

### **商船（限制船東責任）條例草案**

第 1 至 12、14、16 至 18、20、21、23、24、26 至 28 及 30 條獲得通過。

第 13、15、19、22、25 及 29 條

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載的提議，修訂各項指定的條文。

相信各位議員都記得，本條例草案的目的，是在香港提供所需的立法依據，以實施兩條國際公約，這兩條公約，訂定和限制船東的責任。

我提交各位議員傳閱的文件所建議的修訂，分為三類。第一類是由於金融司職位最近取消及其部份職能移交金融管理專員而作出。草案第 19 及 25 條現予修訂，反映上述職能的轉移。

第二項修訂涉及本條例草案草擬時遺漏的一點，我要感謝立法局法律顧問向我指出。按照原本所草擬，本條例草案會把先前有效的利率令變為無效。結果，在本條例草案通過後，有關的基金將不會生息。這並非本草案的目的，因此第 29(2)條現予修訂，保留所有先前在本港有效的利率令。

第三套修訂包括對中文本所作的輕微修改。

主席先生，我謹提出動議。

#### 建議修訂內容

#### 第 13 條

第 13(a)(ii)條修訂如下：

刪去“、”而代以“並”。

#### 第 15 條

第 15(1)(b)條修訂如下：

刪去“供款以分擔維持該基金；而該等供款”而代以“繳付分擔款項以維持該基金；而該等款項”。

#### 第 19 條

第 19(1)條修訂如下：

刪去“金融司”而代以“金融管理專員”。

#### 第 22 條

第 22(1)(a)條修訂如下：

刪去“災”而代以“警”。

#### 第 25 條

第 25(1)、(2)及 3 條修訂如下：

刪去“金融司”而代以“金融管理專員”。

## 第 29 條

第 29(2)條修訂如下：

刪去(b)段而代以 —

“(b) 根據《1979年商船法令》(1979 c.39 U.K.)附表 4 第 II 部第 8 段作出，並藉《1979年商船法令 1980年(香港)令》(附錄 III，AN1 頁)修改及引伸應用於香港的任何命令，均繼續有效，並在所有情況下當作是由金融管理專員根據第 19(1)條作出；”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 13、15、19、22、25 及 29 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

## 附表 1 及 2

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載的提議，修訂附表 1 及 2。

這些修訂是對中文本所作的輕微修改，以便更準確地反映有關公約目的。

主席先生，我謹提出動議。

## 建議修訂內容

### 附表 1

附表 1 修訂如下：

- (a) 在第 3 條第 3 段中 —
  - (i) 刪去“災”而代以“警”；及
  - (ii) 在兩度出現的“代理人”之後加入“在其受僱或受委託的範圍內行事時”。
- (b) 在第 10 條第 1 段中，在“書面”之後加入“明文”。
- (c) 在第 12 條第 3 段中，在第 2 次出現的“實際承運人”之後加入“(視屬何情況而定)”。



- (d) 在第 13 條中 —
- (i) 刪去兩度出現的“輕率”而代以“罔顧後果”；及
  - (ii) 在第 2 段中 —
    - (A) 在第 1 次出現的“承運人”之後加入“的僱員或代理人”；及
    - (B) 刪去“承運人或實際承運人的”而代以“該”。

## 附表 2

附表 2 修訂如下：

- (a) 在第 2 條第 1(a)段中 —
  - (i) 刪去“，包”而代以“(包”；及
  - (ii) 在第 2 次出現的“損壞”之後加入“)”。
- (b) 在第 4 條中，刪去“輕率”而代以“罔顧後果”。
- (c) 在第 6 條第 3 段中，在“或僅”之前加入“的救助人，”。

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表 1 及 2 經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表 3 獲得通過。

## 1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案

第 1 至 7、9 至 24、26 至 29 及 31 條獲得通過。

第 8、25、30 及 32 條

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載我名下的提議，修訂草案第 8(c)、25(2)、30 及 32 條。

新條文中最重要的是草案第 30 條，該條以重新草擬的條例第 77 條取代原先建議的條文。該重新草擬的條文，授予地方法院法官而非稅務局局長酌情權，決定應否發出禁令，阻止未清繳所評定稅款的人士離開香港。

鄭慕智議員已非常清楚闡述新條文。根據新條文的規定，發出禁令的申請，應由稅務局局長，或稅務局一名職級不低於總評稅主任的獲授權人員，透過一份宣誓聲明，單方面向地方法院提出。倘地方法院法官信納以下情況，便會發出禁令：第一，有關人士並未清繳對其評定的全部稅款；第二，有合理理由相信該名人士有意離開，或已經離開香港，在其他地方居住；第三，為符合公眾利益，有必要確保該名人士不會在未繳付稅款或未提供令稅務局局長滿意的保證前離開香港，或返港後再度離港。

這些修訂的實際作用，一方面確保發出禁令的決定，是由本港獨立的司法部一名成員作出而非行政處理；而另一方面，則確保在需要時可迅速有效地簽發禁令，以保障政府收入。

建議作出的修訂，性質極為輕微。值得注意的，是該等修訂更改主體條例新訂附表的編號，把附表 7 改為附表 8。

主席先生，我謹提出動議。

#### 建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 8、25、30 及 32 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

### 1993 年銀行紙幣發行 (修訂) 條例草案

第 1 至 3 條獲得通過。

### 1993 年外匯基金 (修訂) 條例草案

第 1 至 3 條獲得通過。

## 1992 年保險公司（修訂）（第 3 號）條例草案

第 1 至 4、8、10、13 及 17 條獲得通過。

第 5 及 16 條

張建東議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂條例草案第 5 及 16 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件內所載以我名義提出的動議。

就草案第 5 條提出的修訂，旨在收緊海外承保人委任的核數師所具資歷的規定。根據對條例第 15(1)(a)(ii)條作出的修訂建議，在香港以外地區註冊成立有關公司的承保人所委任的核數師，須為可在承保人本身國家合法執業的人士。該名人士應持有保險業監督接受為與符合資格在香港獲得委任的人士相若的資歷（即符合專業會計師條例的規定及根據公司條例第 140 條不會被取消資格者）。條例第 15(1)(a)(iii)條將會廢除，以便取消保險業監督可酌情接受海外核數師任何資歷的權力。

這些修訂可確保由海外承保人委任的核數師具有容易識別的水平，並可使保險業監督更有效地執行監管工作。

就第 16 條提出的修訂，旨在規定新類別業務 G 及 H，不包括在保險公司條例第三附表第 I 部第 5 段指明的保險統計證書。今天下午較早時，在恢復本條例草案二讀辯論中，我已在演辭內就這項安排作出解釋。

有關擬議保險統計報告的規定，政府當局會徵詢有關方面的意見，其中包括香港精算師公會，並會將這些規定納入附屬法例。

主席先生，我謹提出動議。

### 建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 5 及 16 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 6、7、9、11、12、14 及 15 條

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件所載的提議，修訂此等條款。

修訂草案第 6 條，旨在將委任核數師或精算師方面的任何變動通知保險業監督這項規定，引伸至適用於在香港以外地方成立的承保人。這項修訂確保海外承保人與在香港成立的承保人受到相同的規定管限。

該條亦予修訂，規定承保人須在核數師或精算師的委任被撤銷或自願終止時，通知保險業監督。

除草案第 6 條外，本動議所包括的其他修訂，都是互相關連的，我希望藉此機會解釋作出這些修訂的原因。

對第 7 及 9 條所作修訂，將會規定建議類別 G 及 H 的資金，即透過保險安排設立的退休計劃的資金，毋須維持超逾負債資產額，即資產超逾負債的最低額。這項額免的原因是，根據上述安排提出的索償，可預先相當準確地計算出來，而保險業監督會定期收到承保人關於其財政狀況的報告，倘保險業監督認為一名承保人有可能變為無償付能力，他可以作出干預，並採取適當行動，幫助及嘗試令該承保人恢復健全運作，或透過將有關公司清盤以減少損害，並保留其資產進行變賣，以應付投保人的索償。

因此，草案第 9 條訂明，承保人屬 G 及 H 類業務的資產，只可用於該類業務，但如這些類別的資產價值超逾這些類別的負債，則屬例外。

草案第 11(c)條就分配超逾的資產予其他長期業務作出規定。該條現予修訂，澄清某項資金下的盈餘資產，應視乎其他資金的不足之數而按比例攤分予這些資金。

草案第 12 條是關於豁免的規定，旨在確保根據銀行業條例獲得認可而接受退休計劃存款的機構，不會在無意間被納入建議中長期業務新類別的定義內。我們無意將這些機構置於保險業監督的管制之下。因此，即使建議的 G 及 H 類業務的定義修訂後，本項修訂仍會容許上述機構繼續以接受存款的形式經營退休計劃管理業務，但這應純粹是作為其銀行業務而經營。

草案第 14 條內的新訂條例第 53E 條，會訂明在何種情況下（例如承保人的財政狀況可能受到不利影響時），核數師或精算師必須向保險業監督報告。參照小組委員會的建議，草案第 14 條內建議關於核數師及精算師給與通知的規定，現已重新草擬，將較適用於核數師的規定與較適用於精算師的規定區別。

本條例草案原本建議，G 及 H 類業務不應與承保人經營的任何其他長期業務，合併在同一合約內。不過，承保人很多時提供一份或多份合約的組合，例如將退休福利與風險保險合併起來的養老金保險單。為確保建議的修訂不會對市場慣例作不必要的干預，草案第 15(a)條現予修訂，授權保險業監督在憲報刊登公告，豁免某些合約遵行此項規定。

小組委員會已強調有需要訂立明確的定義，使承保人較易遵行新訂的法定規定。因此，草案第 15(a)條加入「退休計劃」的定義，以澄清條例草案所指的計劃類別。建議的定義是故意訂得廣泛，涵蓋各類退休計劃，不論其是否與就業有關。因此，此舉可能無意間把不應視為退休計劃的安排納入。為此，保險業監督現獲授權在憲報刊登公告，准許例外的情況。

草案同一條文原有的第 3D 段，現已刪除，以確保屬於退休計劃管理業務的一切債務，包括行政開支，都會獲得償付。

修訂亦澄清 G、H、I 類別的長期業務所涵蓋的範圍。草案第 15(b)條現說明，這類業務不包括由承保人以投資經理人身份受託代管屬於退休計劃的資產的安排。

主席先生，我謹提出動議。

#### 建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 6、7、9、11、12、14 及 15 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 3A 條 第 8(3)條所載『有關款額』的定義。

新訂的第 18 條 釋義。

新訂的第 20 條 關於資產的規定。

新訂的第 21 條 規則。

新訂的第 22 條 註冊所需文件。

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀提交各議員傳閱的文件所載的新訂草案第 3A、18、20、21 及 22 條。

由於新類別 G 及 H 業務不受超逾負債資產額規定所管限，現引進新訂草案第 3A 條，以修訂保險公司條例第 8(3)條所載「有關款額」一詞的意義。

我現在轉談建議對職業退休計劃條例作出的相應修訂。首先，我想指出，張建東議員即將動議的有關修訂，在與立法局小組委員會進行討論時，已由政府當局充分討論，並獲同意。

我現在提出的修訂，是在進一步研究上述條例對保險安排下的退休計劃的影響時，發現有修訂的需要。

新訂草案第 18 條修訂該條例的釋義部份，以便更明確界定「保險安排」和「匯集協議」。

新訂草案第 18 條亦清楚說明，就一項保險安排所規管的計劃來說，計劃的資產，應當作根據保險單向獲認可承保人所提出的索償，而非承保人為支付該項索償而持有的基本資產。

新訂草案第 20 條修訂職業退休計劃條例第 21 條，後者指明一項職業退休計劃的資產，須與該計劃的有關僱主的資產，以及該計劃的管理人（在這個情形下，指承保人）的資產分開及有所區別，而不得構成該僱主或管理人的資產的一部份。這些修訂，可使承保人所管理的現有退休計劃能夠繼續運作，雖然在技術上來說，僱主身為投保人，未能符合資產分開的規定。因此，新訂草案第 20 條載明，清盤中的僱主可用以發給一般債權人的資產，不包括代表保險安排下計劃成員退休權益的資產。

新訂草案第 20 條所提供的保障，由新訂草案第 22 條所引入的各項修訂加以補充。該項修訂確保，在一項計劃的保險安排終止但不一定是計劃本身終止時，須付予計劃成員的任何款額，只能由管理人付予另一名獲認可承保人或受託人，供繼續營辦計劃之用。

新訂草案第 21 條使職業退休計劃註冊處處長能根據職業退休計劃條例第 73 條訂立規則，進一步加強受保險安排規管的計劃受益人的保障。此類規則旨在確保只有計劃成員才可享受退休權益。

由於保險安排所規管計劃的資產而非承保人的基本資產，才是保單的索償對象，職業退休計劃條例第 27 條所施加的投資限制，將不適用於這些基本資產。因此，新訂草案第 21 條授權處長對承保人的資金施加相類於職業退休計劃條例規定的限制。此類限制，防止承保人過量投資於該條例所界定的有關僱主或其有關連人士的業務上。

主席先生，我謹此陳辭，建議本審議員委員會通過我將動議的新訂條款。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 3A、18、20、21 及 22 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 14A 條 規例。

新訂的第 19 條 註冊計劃的信託所等須存備妥善的帳目及紀錄等。

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46(6)條的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

張建東議員致辭的譯文：

主席先生，本人動議新訂的第 14A 及 19 條，一如提交各位議員傳閱文件內所載，應予二讀。

新訂的第 14A 條建議修訂保險公司條例第 59 條，使總督會同行政局得以制訂規例修訂第三附表，俾能向根據第 15 條而委任的精算師賦與職務。有關須就建議的類別 G 及 H 擬備精算報告的規定，將在附屬法例內載述。

新訂的第 19 條建議修訂職業退休計劃條例第 20 條，以便為根據保險安排而實行的退休計劃擬備和核對帳目。

為研究本條例草案而設立的立法局小組委員會，從保險業人士得悉，如規定承保人確保必須從有關僱主收取正確數目的供款，是昂貴而不切實際的做法。根據修訂建議，僱主須委任一名核數師，向計劃管理人的核數師（即承保人的核數師）提供一份聲明，證明經根據計劃的條款而支付正確的供款額。這項證明所需的費用預計不會龐大。這個做法可減少核對計劃帳目所涉及的工作和費用。

主席先生，我謹此提出動議。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

張建東議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 14A 及 19 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版）

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

本局會議隨即恢復。

## 條例草案三讀

律政司報告謂：

**1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案**

**商船（限制船東責任）條例草案**

**1992 年稅務（修訂）（第 5 號）條例草案及**

**1992 年保險公司（修訂）（第 3 號）條例草案**

已通過委員會審議階段，但須予修訂而

**1993 年銀行紙幣發行（修訂）條例草案及**

**1993 年外匯基金（修訂）條例草案**

已通過委員會審議階段，毋須修訂；他並動議三讀上述各項條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

## 議員動議

### 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年宣布建議地區數目及指定地區名稱令》（即刊登於憲報的 1993 年第 209 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出我名下的動議。這項動議旨在將有關 1993 年宣布建議地區數目及指定地區名稱令的附屬法例修訂期限延長至一九九三年七月二十一日。



上述法令建議由下次區議會選舉開始，將地區數目由 19 個減為 18 個，其後並將油尖及旺角兩區合併為油尖旺區。兩個有關的區議會均對合併建議表示強烈反對。為使議員有較多時間進行討論，現有需要將提出修訂的截止日期延長。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

主席（譯文）：我已接納內務委員會就「服務業政策」及「鐵路發展研究」兩項動議辯論的發言時限作出的建議，而各位議員亦已於七月五日接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，其他議員則有七分鐘時間發言。根據會議常規第 27A 條的規定，任何議員若發言超逾時限，我得着令他結束演辭。

## 服務業政策

黃震遐議員提出下列動議：

「鑑於香港經濟進入轉型期，服務業已成為本港經濟的主要部份，本局促請政府全面檢討香港服務業發展需求，制訂有關政策，及成立有關委員會，使香港能成為亞洲主要服務業中心。」

黃震遐議員致辭：

主席先生，本人動議通過議事程序表所列以本人名義提出的議案。

自八十年代以來，本港服務業的重要性不斷上升，服務業產值在本地生產總值中所佔的比例由一九八零年的 69% 上升至一九九零年的 76.2%，而從事服務業的人數亦由一九八零年佔從事經濟活動總人數的 48.8% 增至一九九零年的 62.7%。可惜，政府對於香港這幾十年不斷進行的經濟轉型一直都視若無睹，產業政策仍然是蕭規曹隨，未能為香港的工業和服務業轉變作相應的政策轉變。我要強調，50 年不變，有時或者是一件好事。但如果製造業和服務業是 50 年不變的話，後果只會是死路一條！政府必須檢討我們在經濟轉型下的政策需求，並對服務及製造業制訂目標及給與實質上的支持。

重視服務業有兩個原因，一是服務業對香港經濟的重要性。第二，服務業通脹是通脹的重要原因，要打擊通脹就必需檢討服務業政策。

現在，服務業在本港生產總值所佔比例已和歐美日等工業國家相似，服務業愈來愈重要，並非只因為製造業北移，而是因為香港作為遠東的金融中心及中國貿易的門戶日益加強。由於國內服務行業長期為政府所控制，管得過多、過死，所以至今服務業還相當落後。至一九九一年為止，只佔國民生產總值的 27%，服務業人數在一九八八年只佔人

口的 3.4%。隨着經濟的改革開放，人民生活改善，對服務業的需求只會與日俱增，服務業落後只會拖慢整個中國國民經濟的發展。另一方面，爲了要重返關稅及貿易總協定(GATT)，中國必須逐步開放國際服務貿易，因此，香港服務業不但會有一個龐大的市場可以開拓，而且有重要角色可以扮演，帶動着中國的服務業走向現代化。

除此之外，根據資料顯示，服務已成爲國際貿易中增長最快的項目，目前在世界貿易中佔有 20%，而服務出口更佔美國出口的三成，可見服務出口已是國際間的大趨勢。服務貿易內容十分廣泛，目前，關稅及貿易總協定所列的項目，就有 150 多種。最重要的是金融投資、運輸和旅遊。其他包括電訊和資料服務、教育、醫療、文化運動、廣告設計、會計管理及法律諮詢等。在一九九二年，旅遊業爲香港就賺取了 480 億元，成爲香港的第二大外匯來源。香港其實對國內和鄰近地區都應該有不少的服務出口，但過去 10 年來香港服務出口每年增長只有 9%，入口卻有 11%，說明政府沒有清楚服務業政策幫助服務出口已帶來惡果。

其次，在近年間，本港一直受通脹所困擾。通脹不單增加了一般市民，尤以低收入人士的生活負擔，更增加了生產成本，減低了香港的競爭力。從恆生消費者物價指數的組成可以看到，物價的增升，主要是在服務相關的項目方面。一九八六至九零年消費物價指數累積上升 43%，其中四份之三可歸因於本地消費項目。可見本港的通脹受服務業影響重大，如果本港服務業政策能促進服務業的生產能力，對紓緩通脹有很大的幫助。

現時，本港並沒有一套服務業的發展政策，更沒有一個像工業署爲製造業提供的配合及支援的部門，與現時服務業在本港經濟所扮演的角色並不符合。基於上述原因，港同盟認爲，政府應全面檢討香港服務業發展需求，訂定長遠的發展目標，並制訂有關政策，及成立有關的委員會，使本港能成爲亞洲主要服務業中心。

首先，港府應加強服務業的統計，提供更多關於服務業的資料，藉以對服務業有更多的了解。從現時政府並沒有編製服務消費物價指數及服務業生產總值等等的統計，足以顯示目前本港服務業統計不足的情況。

政府也需要檢討個別服務業的現況、前景及面對的問題。服務業的範圍其實廣泛，但約略可分爲(1)金融，(2)與製造業有關的服務，(3)旅遊及會展，(4)娛樂和資訊，(5)日常衣食住行的服務及(6)專業。對這些服務業，政府應該檢討(1)設施和技術，(2)人力培訓及(3)支援及監管。在此我想舉一些例子，其他港同盟議員會就其他方面發言。在設施和技術方面，我們已見到旅遊業發展因機場飽和，新機場興建延誤而受到阻滯。會展業發展亦面對現在會展設施飽和，新會展中心幾年後才能落成。政府應該檢討旅遊、運動、藝術文化、運輸及庫存的設施是否足以應付這些服務業的需求。技術方面，在批發、零售、飲食業是否應該推動自動化和技術的提昇，使這些低生產力的行業可以改善，由而降低這些行業的通脹壓力。

在支援及監管方面，政府應該檢討是否足夠競爭和公平，足夠條件支持健全的發展。例如非銀行的金融公司和銀行之間競爭限制，電子理財，內幕交易法例不完善，小股東在公司私有化和大股東濫權時的權益未受保障，都會影響到金融事業的健全發展。成立中央結算和存放系統對外匯和債券市場都會有積極的影響。

在人力方面，應該檢討如何將製造業過剩的人力再培訓為服務業所需的人力，如何可以隨着服務業的轉變進行在職培訓，使人們可以朝着更高增值的服務業找工作，更自然也應根據趨勢的預測，提供足夠學位培訓各種服務業所需的人力。

第二，政府應該為服務業訂定支援政策。服務業的政策與製造業的政策會有所不同，這主要是因為服務業提供和物品生產的不同。此外，在製造業的投資多以固定資產或機械為主，但服務業則會着重於本身的資料庫、有關的資訊科技及人員培訓為主要資產。

政府亦必須了解服務業帶動的通脹和製造業通脹有所不同，打擊製造業通脹的措施，對服務業通脹往往無效。

其實，研究指出，提高服務業生產力從而降低服務業通脹的最好方法是引入競爭，有見及此，反壟斷是政府刻不容緩的政策。所以，我再促請政府正視反壟斷的問題，制訂公平交易法及成立公平交易委員會以確保市場，特別是服務業，能有足夠的競爭作為提升生產力的原動力。

為了加強服務出口，政府應該(1)收集國際服務市場動態的資訊；(2)要求貿易發展局除了推動商品貿易之外，也應該對服務貿易進行可行性研究及市場研究；(3)加強服務人員的培訓機會，使他們可以滿足國際市場對服務質素和專業水平的要求；及(4)在關稅及貿易總協定會議上應該支持國際上服務貿易的自由流動，逐步增加。

目前，政府對製造業雖然政策落伍，但至少都有關注，有經常檢討製造業所面對問題，更有機構提供支援。生產力發展局重點也是放在製造業。反觀，除金融、旅遊業以及和製造業有關的服務業外，其他服務業極缺乏諮詢機構及清楚的部門，從事檢討、收集統計及制訂支援的政策。因此，港同盟要求政府(1)加強統計，對各個服務業逐個進行檢討。(2)設立有關委員會，其中成員應包括該行業人士、學界、消費者代表及政府人員，為政府提供意見，使政府能訂定支援政策，使服務業發展得更加成功，將香港發展為遠東的主要服務業中心。

主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

*動議經向本局提出。*

譚耀宗議員致辭：

主席先生，今天的動議內容範圍相當廣泛，因為「服務業」這個名詞的意義已經很廣泛，舉凡飲食業、酒店、銀行金融，運輸速遞、零售批發、甚至如保險和旅遊業等，都屬於服務業的範圍。因此，如果要制訂與服務業發展相關的政策，則每個行業的發展情況和所面對的問題也不相同，很難用一兩個政策就可以協助所有服務業的發展。不過，既然有動議提出政府應該加強對服務業的重視，我亦想促請政府加強對服務行業的人力資源培訓和對服務行業質素的監管。

在經濟轉型的大趨勢下，服務性行業在香港的地位愈來愈重要。從事服務性行業的人數，亦逐年遞增。根據政府統計處的資料顯示，至去年年底，香港的勞動力約有 2763800 多人，而其中從事批發與零售貿易，酒店和飲食業者約有 773000 多人，佔整體勞動力的 28%；而從事其他服務業例如交通運輸與通訊，財務保險，地產和其他商業活動的人士也約有 109 萬多人，佔整體勞動力 39.5%。因此，從事服務業的人士大約共有 186 萬多人，佔整體勞動力 67.5%。

既然服務業發展如此迅速，市民對服務業的需求也日漸增多，政府對服務業人力資源的培訓，自然要加強。目前政府透過職業訓練局，也為一些服務性行業例如酒店業和銀行業等培訓員工。當然，在這方面的工作可以加強，政府可以加強和各個服務業的組織接觸，共同研究各行業的發展趨勢和人力資源需求，再調配資源去協助各行業培訓人才。

此外，由於社會對服務業的需求愈來愈大，我亦有點擔心一些服務業僱主會把其行業遷往內地。最近就有一間很大的商業機構把其會計部搬到廣州去了。這樣下去會威脅到本地服務業工人的生計，更可能會削減不少通過再培訓而希望投身服務業的製造業工人的就業機會。因此，政府亦應該注意到服務業內遷的趨勢。

其實，要使香港成為亞洲的服務業中心，本地服務業的質素一定要達到非常高的水準，才可以在國際間建立信心。要做到這些，政府除了加強對人才的培訓，使各服務業更趨專業化，水準日高之外，對特別是某些服務性行業的監管也是非常重要的。對於例如銀行業、金融服務業和房地產買賣等對投資活動和民生有較密切關係的行業，政府亦需要加強監管，確保其從業員的操守行為不會損害大眾的利益和投資者的信心。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

鮑磊議員致辭的譯文：

主席先生，對於黃震遐議員提出政府就服務業應採取的政策問題，我感到高興。但這個問題範圍極為廣泛，涉及大部份在香港進行的業務，包括旅遊、金融服務、零售、運輸等等。

今次辯論切合時宜，因為是緊接唐英年議員最近就工業政策所提出的辯論。在該次辯論中，部份評論令我感到驚訝，特別是有議員擔心製造業佔本地生產總值的比例下降至 16%，而受僱於該行業的人數則減少了 30 萬名。這些發展都是開放華南地區的一個必然結果，我不會因而分憂。事實上，這些轉變正是香港發展的正確方向，而在未來的幾年，製造業在本地生產總值所佔的比例無疑會下降至低於 10%。我們不能獨立地衡量香港，而必須考慮到整個中國大陸。

依我之見，假如政府人為地提供補助，使香港能保存一個工業基地，這是完全錯誤的。我當然支持政府就改良科技、生產力和培訓方面作出投資，但這些投資也旨在支持整個華南地區內的製造業，而非只着眼於香港本身而已。

服務業將為香港在九七前後內部經濟的增長提供動力——但這股動力的能源就是發展華南地區的製造業，況且現時華南已逐漸成為整個東亞地區第五條、而且是最大的龍。

社會一旦對香港作為一個服務業中心有清楚的認識，並真正明白這個行業的意義，政府便可將能力集中這方面，並連帶改善本港整體市民的生活方式。

政府首要的工作是重新研究所有現行的程序，找出制度內欠缺效率而導致服務業發展減慢的地方，並採取行動解決問題：例如有關酒樓發牌，須經過極度官僚式的障礙。重要的是所有有關的政府部門能集合起來，成立一個統籌部門，解決這種過度監管的情況。我很高興市政總署和效率促進組正處理這棘手問題。

就香港作為一個服務業中心而言，另一項優先工作是必須確保香港仍維持作為跨國公司一個富競爭力的區域中心。勞工短缺和高昂的房屋費用是國際商業機構大為關注的問題。我促請政府重新研究跨國企業的需求。

我現在轉談服務業中的兩個重要行業。首先是：

#### 香港作為一個金融服務中心

一九九零年，我曾在本局建議政府應考慮為金融服務業設立一個發展局。該項建議被當時的財政司拒絕，因為他辯稱金融服務的範圍過於廣泛，無法由一個委員會統轄。但我希望政府能重新考慮這個可能性。香港有各式各樣的管理局和委員會，負責促進工業和貿易，但並沒有為金融服務而設的這類相若組織。近年，我們太專注發展從外國引入的管制規則和行政系統，而不是研究香港作為一個國際金融中心所應採取的市場和發展方針。我們需要在兩者間找一個折衷辦法。我促請財政司重新研究設立金融服務發展局的建議，並提議政府應聯同私營機構人士成立工作小組，研究這項建議。有一點應記着的是，只有很少證據顯示，投資者在作出投資決定時會考慮監管措施的程度。

#### 旅遊業

我現在轉談旅遊業。在香港，旅遊服務業的重要性，以及對社會的繁榮所作出的貢獻，往往為人低估。這一點也不是香港所獨有，而是全球性的現象。多份國際觀察調查報告顯示其他地方也有這種情況。一個簡單的事實是，旅遊業和旅行一起構成世界的最大工業，並較整體的世界經濟和世界貿易增長更迅速。一九九二年，這項工業共發出 27,000 億美元的產量，相等於全球國民生產總值的 6%。旅行及旅遊業在世界各地僱用了超過 1.2 億人，即在所有受僱人士中，每 15 人便有一人。在日本，旅遊業的產量在總國民財富所佔的比率，較汽車工業所佔的多出一倍。在德國，旅遊業所提供的，更多於鋼鐵業、紡織業及農業所合共提供的。到了本世紀末，預計旅遊業甚至會成為更龐大的工業，而全世界的旅遊業收入將由一九九零年的 2,250 億美元水平增至 5,270 億美元，增幅達 134%。

在香港，我們九二年共接待了超過 800 萬名旅客，較九一年上升了 18%。這些旅客花費了約 500 億港元。旅遊業現時已成了賺取外匯的第二大行業，並成為本港整體財富的主要來源。差不多有 20 萬人是直接受僱於這個行業，而當然還有數以 10 萬人的生計是依靠旅遊業的成功。我們要記着，作為香港商業基礎建設中不可或缺的一環，旅遊業能令人人受惠，這點厥為重要。它基本上與香港生活的每一環節息息相關。旅遊業興旺時，商業信心便大增，對香港帶來的衝擊也是積極的。

但我們切勿自滿，而必須往前看。我們發展基礎建設的方法，是否能配合來港旅客人數的增長？無論是為商業或純粹為渡假的目的，在面對其他地方的激烈競爭，香港都需要各項設施和環境來吸引遊客。旅遊業協會寄望能與政府緊密合作，策劃長遠的旅遊業發展計劃。

### 總結

主席先生，綜合來說，我想評論有關黃震遐議員動議內的一些細節。他呼籲政府進行一項全面檢討。服務業涵蓋範圍之廣，是難以在一次檢討中，就可將各方面都羅列在內。大部份的工作必須按逐個行業而進行——情況正如我曾建議應有一個為金融服務業而設的發展局一樣。不過，我深深認為政府須要就服務業的發展傳達一個堅定而積極的訊息，好讓私營機構和整個社會能攜手努力，促使香港成為華南地區的服務業中心。

謝謝。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，我必須坦白承認這項動議的措辭令我摸不着頭腦。首先，我們並非只有一種服務行業。我們的經濟體系中有許多許多這類行業，匯聚為一種業務範圍非常廣泛的服務。其中包括：入口、出口、轉口、航運、船東及租船、保險、各類型的銀行服務、其他財經服務，以及諸如此類的行業。這些只是支援本港作為財經、商業及航運樞紐的主要服務行業。其他許多行業，包括建造業、地產業及零售業也屬於服務行業。事實上，除製造業外，香港差不多所有行業，均可列作服務行業。如要對上述全部行業進行一次簡單的全面檢討，是無法辦到的。原因是每種服務行業都有自己的特色、自己的發展狀況、自己的問題，以及有自己的監管制度、向政府報告進展的制度、向政府報告其短期及長遠需要的制度、又有自己與政府的一套合作方式，以確保可在最少的政府干預、介入及官僚主義影響下，獲得各種機會繼續改善其效率。

這些服務行業全都在自由市場、自由企業及最少政府參與這樣的一般性政策下運作。每個行業照例各自有一套委員會制度，對該行業進行一般性及專門性審議。政府與這套委員會制度合作無間，通常是加入為委員會成員，同時一向樂於考慮有關的重要意見和建議。

我的意思是指對於整個服務業來說，私營機構及政府部門之間的合作、協調及考慮已經相當全面，我認為已相當有效率。

本局應當已留意到，香港的經濟發展及結構自一九七零年代後期已不斷出現根本的轉變。中國實施經濟開放政策讓外國參與，正好給與香港各種參與的機會，尤以香港的服務業為然，使我們的經濟逐漸由工業為主轉移至以服務業為主。我們的本地生產總值中有 70% 以上是與服務業有關，而大部份的職業都是以服務業為主導。

然而，這些轉變並非一下子便發生，也不是毫無跡象、無聲無息地出現。當局在多年前已對這些轉變的影響作出適當的評估；隨着這些轉變的出現，各大機構已做了一些研究和顧問報告，以確保如何能為香港提供最佳的實質性及架構性基本設施，藉此刺激這些行業最快速而有效率地增長。

我們已做了不少工夫，而且也取得很大成就。今天我們擁有世界上最有效率的服務業。近年來，由於我們的經濟日趨複雜，政府按照私營機構的建議，已逐步在服務業的主要環節上，實施較嚴厲的規管及監察措施。採取這些步驟旨在使我們的服務業能夠在可接受的國際規則及準則下運作。銀行業、保險業、股票買賣活動、證券規例及改善政府在絕對有需要時才干預的能力，這些都能一直配合我們的需要。

實質的基本建設包括我們在港口和機場設施方面的大規模規劃及建設工作，各類型的運輸發展，包括今日稍後將會討論的鐵路網絡擴展建議。

在致力提供一套有效的架構性體制來支持本港的經濟發展方面，政府協助成立及資助一些機構，計有香港工業總會、貿易發展局、香港生產力促進局、香港出口信用保險局、證券及期貨事務監察委員會、保險業監理處等等。這些機構並非個別例子，也很成功。它們對這個非常有效率、並且令我們引以自豪的服務業貢獻良多。這個行業以及當中的各行業對本身的進展進行監察，如看見未來可能有問題出現，便會力陳利害。規劃和計劃在本質上所涉及的都是多年大計，而香港很少要倉卒採取補救行動，彌補事前應已預料到的損害。

我不想予人沾沾自喜的感覺，而且我肯定我們有需要繼續檢討我們的服務業。屬於服務業的各個行業必須不斷求變及發展，以配合轉變中的環境及情況。我相信它們大部份在架構上都具備有關的途徑來確保它們能夠做到這一點。有部份可能需要特別不時進行檢討。事實上，許多已作過檢討並已加以改變。舉例來說，香港服務業聯盟認為，須提高本港經濟體系內各層面的生產力，這是一項不容鬆懈的工作。單靠來自中國及在中國本土的廉價勞工是不足夠的，我們亦要繼續打擊通脹，以便通脹維持在合理的範圍內，而這方面則有賴本港經濟體系中的各行各業群策群力。無論如何，我們的經濟受到市場力量的影響，或者說，由市場力量主宰，這種安排為我們帶來龐大的利益。因此，這種情況應該維持下去。

關貿總協定的烏拉圭回合談判會為各服務業的運作，釐訂國際性的規定。據我所知，香港的服務業差不多已符合所有可能實施的規定。因此，動議所建議的那種全面性檢討實在是不必要的，而且浪費時間、人力及金錢。雖然我明白黃議員的動機，但對於他的建議，卻不敢苟同。

鄭海泉議員致辭的譯文：

主席先生，我完全同意麥理覺議員對動議的看法。我希望能記錄在案我會投棄權票。理由是我無法洞悉這個動議的意向。動議的措辭太空泛，涉及的範圍也太廣闊。情形就如用一個字來形容恐龍一樣——很難說這個形容詞是對或是錯。服務業由多個行業組成，由伴遊服務至銀行服務不等（我並非說這兩種服務有任何相似之處）。政府如何能進行全面檢討，為這些不同種類的行業制訂全面的政策？動議要求設立委員會，但又沒有指明是哪一方面的。目前已有很多這類的委員會，我也是其中數個委員會的成員。本港亦有很多商會，經常與政府交換意見。或許我們需要多一些，但我們須要具體加以說明。因此我認為很難對這項要求表示贊同。

動議要求政府研究各項需求，使香港成爲一個主要服務業中心。這一點也是我無法理解的。香港已經是亞洲的主要服務業中心，而且十分成功。很多服務行業的發展已十分完善。因此需求必定已存在。既然香港已是一個主要服務業中心，是否還需要進行全面研究，找出令香港成爲這樣一個中心的需求？

對於黃議員提出這項動議的誠意，我非常欽佩，而他關注到我們必須對我們在這個地區所面對的競爭，以及對通脹問題保持警覺，對此我極爲贊同。我們必須明白一個事實，就是香港很多服務業的費用愈來愈昂貴。我也同意鮑磊議員的看法，就是政府不應大量引入外國的規則和規例，尤其是英格蘭銀行的做法，因爲這些做法甚至英國本土的銀行亦不接納。

我發覺動議的措辭雜亂無章及混淆不清。黃秉槐議員和李家祥議員亦有同感。因此我們會投棄權票。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代爲主持會議。

馮檢基議員致辭：

代理主席女士，踏入九十年代香港經濟已經進入一個轉型期。中國的經濟改革開放，使中港經濟合作不斷加強。現在大部份港商都將一些工業生產基地轉移至華南地區、珠江三角洲一帶。這種發展對香港的經濟結構產生相當大的影響。傳統的製造業原來佔香港的經濟比例亦從一九七零年的三成下降至一九九零年的 16.7%，而製造業的就業人數亦由一九八四年最高峰期的 90 多萬降至現在約 60 萬。

相信無論是民主派的政團、商人、政府，甚至每一位香港市民都認同：經濟發展、創造財富，對香港是非常重要的。因此，面對香港經濟轉型和服務業重要性不斷提高的情況下，我們必須對服務的設施、人才的培訓、服務的質素提高等方面都應該加以配合，才可以克服經濟轉型期所出現的適應問題和出現結構性大量失業的負面因素。反過來說，我們亦應認清未來的需求所在，改善服務業的質素，才可以保持香港服務業中心的優越地位。在中國經濟開放改革不斷持續發展情況下造成一種相輔相承、互惠互利，爲中國、爲香港創造更多的財富和促進各方面的經濟發展。



根據經濟學的宏觀定義，所謂服務行業，即從事漁農、畜牧和工業生產以外的行業，亦即第三產業(Tertiary Industry)。若參照香港政府統計處的行業分類，就可以細分為：(一) 建築；(二) 零售批發、酒樓和飲食，以及酒店；(三) 金融保險、地產和商業服務；(四) 服務業。此外，亦有另一種有關職業的分類：(一) 專業和技術；(二) 行政和管理；(三) 文書及有關的職業；(四) 銷售行業；(五) 服務性質的行業；(六) 運輸和設備操作的行業。

上述的分類只不過應用於統計學上的分類，其他例如產品設計、市場行銷、出入口船務、倉務、運輸、電腦和通訊等行業，對香港的服務業亦產生相當重要的影響。所以，根據實際的情況研究哪一種服務行業最需發展，並且配合香港的經濟轉型和穩健的發展是當務之急。釐訂最需要發展的服務行業之後，就要研究怎樣發展培訓方式和有關的水平(研究專業水平包括操作技術上的水平)。此外政府亦可以透過稅務和其他的措施，使這些行業能獲得優先發展。至於這些經濟路向則只有政府才有足夠資料、足夠人力和更能具體地進行研究，以及得出更加準確的結果。

政策的研究一般可透過兩種方式進行，第一種可以視為顯性功能(Manifest Function)，即是說實事求是地尋求真相，解決問題。第二種我們說是隱性功能(Latent Function)，主要是製造輿論、製造認受性，使提出的主張和行動得到支持和認可。可惜我覺得政府不重視政策的研究。官方對香港的經濟作出前瞻性的研究報告，最近的一次是一九七九年發表的經濟多元化報告書，而報告書內有關設立一個永久性展覽中心的建議亦已成爲事實。然而，對於香港的經濟怎樣可以跨越 21 世紀，政府好像沒有積極的回應，也沒有作出準備或行動。商界或工商界一些利益團體反而在這方面曾提出一些具體的建議，其中工商專員曾提出研究報告和一些政策建議，是值得我們參考的。可是，我們可以看到政府在這方面實在欠缺長遠的眼光。所謂亡羊補牢，我覺得政府現在應積極研究香港經濟的發展路向，特別要全面檢討香港服務業的發展需求，並且成立一個委員會去制訂有關的政策，使香港的經濟可以更加蓬勃發展。

從一九八三年到一九九二年，各行各業的實質工資平均增長率是 1.6%，遠低於勞動力生產平均增長的 5.3%，而其中又以製造業的平均增長率是最低的，只有 1.2%。換言之，勞工未能享受應得的報酬，或者可以說工資增長根本追不上勞動生產力的平均增長。在這種情況下，我覺得容易造成貧富懸殊的情況，實有違公平的原則。所以政府這次若負責研究服務業發展時，我覺得須同時計劃做好再培訓工作，使勞工在經濟轉型過程中，不會失業。使香港增加更多失業大軍，會對香港產生負面影響。所以我覺得在檢討過程中，須處理香港如何分配經濟成果的政策，使工人在轉型過程中不會受損，可以與香港其他階層一同享受轉型所帶來的經濟成果，藉此進一步發揮香港人積極的一面，將香港建立爲一個亞洲的主要服務業中心。

本人謹此陳辭，支持動議。

何敏嘉議員致辭：

代理主席女士，過去 10 年來，由於與華南經濟逐漸融合，本地製造業就業人數不斷下降，從八零年的 90 萬減至九二年的 58 萬，而服務業的僱員卻急劇增加，在過去 10 年，平均每年都有 5% 的增長。可惜，面對現時香港經濟轉型，政府卻沒有對服務行業勞工短缺及結構性失業問題採取積極態度，令本地式微行業工人轉業困難，同時也有一些僱主抱怨招募困難及工資上升。政府這種態度，正在損害本港服務業的發展。

結構性失業及勞工短缺問題，長遠而言，是需要增加教育培訓、實物資本投資及科技創新等長線計劃來解決。但在中、短期而言，勞工再培訓計劃不失為一種可行及有效的辦法。將製造業剩餘勞動力加以訓練投入服務業，不但可以減少製造業工人失業所帶來的社會問題，更可以充分利用本地的人力資源，發展本身的服務業。

從一九九一年教統科公布的九十年代本港人力資源規劃可見，低技術水平工人的需求會隨着本港經濟發展進一步下降，到一九九六年本港將有接近 58000 名初中水平以下的剩餘勞動力，但另一方面，因為服務業及技術工人的需求不斷增加，高中水平的工人會出現 52000 多個短缺。面對這種情況，政府應利用勞工再培訓計劃，以應付一九九六年將會出現的問題。

根據資料顯示，截至一九九三年三月十九日為止，已完成再培訓的工人共有 386 名，正在接受再培訓的則有 125 名，明顯地，在現時如此細規模的再培訓計劃下，實在不能達到九六年的目標。有見及此，政府應將每年培訓名額由現時的一萬名提高至不少於二萬名。並且為了吸引工人主動參與再培計劃，政府應同時提高培訓期間的津貼數目，由現時的 2,800 百元增加至 4,000 元。

在已完成再培訓的 386 名學員之中，有 134 名，即 35% 不需要使用勞工處的就業介紹服務，而只有 53% 的畢業學員已就業，這正正顯示再培訓計劃在執行上極需要作出改善。其中一項要改善的是要符合市場需要，再培訓計劃不能只為再培訓而培訓，而是能讓這些僱員在再培訓後可以投入服務行業的工作，所以在這些課程設計上，應切合現時目標行業所需要的技術，而且亦應隨着市場的變化或技術的更新作出修訂。只有這樣做，我們才可訓練出一些為市場接受的員工，真真正正能夠紓緩緊張的服務業勞動市場。

有些人認為輸入勞工會減少服務業的通脹問題。其實，從政府的數字可見，輸入勞工最多的行業是飲食業和批發零售業。這三個行業的薪酬其實不但較其他行業為低，甚至較製造業也低一至三成。可見這幾個行業在生產力方面其實極需改進。從生產力增長的速度來看，服務業的紀錄是很差的，在八十年代，服務業每名僱員的實質產值年增長率只是 2.4%。其實工作重組、控制品質和成本資訊等等問題都應盡快加以檢討，令到他們的生產力可以提高。

在過去七年，服務行業僱員平均工資已增加了一倍，但寫字樓的租金卻上升三倍多，可看物業市場已影響到我們的服務業。因此，我們希望當局能夠增加土地的供應，使香港的商用和住宅樓宇有所增加，使我們的服務業不用受這個因素影響。

本人謹此陳辭，支持動議。

劉千石議員致辭：

代理主席女士，服務業現時已取代製造業成為本港經濟的支柱。事實上，由八十年代中期開始，製造業在本地生產總值的比例上是直線下降的，就業人數亦跌到幾乎只及高峰期的一半。相反，服務行業在生產總值的比例卻大增，其中尤以進出口業、運輸業、金融和地產業表現突出。我們甚至可以說，如果不是近幾年服務業的蓬勃發展，本港的經濟增長根本很難達致 5% 的水平。我完全贊同政府要全面檢討本港服務業的發展需求，並且制訂有關的政策。不過，我要補充一點，就是當局在發展服務業的同時，我們必須要問兩方面的問題：

- (1) 一個高度依賴服務業的經濟體系，長遠來說會有甚麼問題呢？
- (2) 在發展服務業的過程中，本地工人的利益有否得到保障呢？

代理主席女士，我希望就以上兩點，談談我的意見。

相信大家都知道，本港的服務業能有今天的蓬勃發展，在很大程度上是得力於近年華南地區高速的經濟發展。事實上本港的運輸業、進出口業乃至近期銀行業的發展，或多或少都與中國有生意的關係。當然，本港除了服務業的發展須依靠中國的經濟發展外，近年本港製造業的式微，都是在某個程度上與工序北移有關。結果，隨着中國更進一步對外開放，本地的經濟結構由製造業轉為以服務業為主導的格局，就更加明顯。但是，現時本港的所謂經濟轉型絕對不是因應生產力和技術水平提升而出現的轉型，而只是本港和華南地區的區域再分工，又有人稱之「前店後廠」的形式。對於香港的長遠經濟發展來說，現時抽空製造業全力推向服務業發展這個模式，其實隱藏着不少危機，是我們不能忽視的。最有可能出現的情形，就是當中國的經濟發展出現放緩甚至倒退的時候，又或者受到出口限制的時候，香港就會在完全無法控制的情況下遭受衝擊，後果十分嚴重。近期中國的通脹出現失控和經濟可能出現調整的時候，就已經有人表示這可能對本港經濟造成重大的影響，可見這個隱憂是存在的。

第二個要問的問題，就是本港服務業的發展是否會令本港的工人蒙受其利呢？從表面的數字來看，服務業僱員的工資增長相對於製造業來說似乎較為理想。但是，最近連一些大型的服務業機構都居然出現輸入外地勞工的情況（如匯豐銀行輸入 300 幾名的櫃員）。如果服務業輸入外地勞工情況繼續的話，則不但窒礙了製造業工人轉業的機會，同時，亦會令服務行業僱員的議價能力下降。最終，無論服務業如何蓬勃，對工人來說都不會有太大的好處。

上個月本局辯論工業的政策時，我曾提及只有建立一個強大、富競爭力的工業基礎，本港經濟的長遠發展才能確保穩健和光明，而亦只有這樣，本港的工人（特別是原來屬於製造業的工人）才有機會合理地分享繁榮的成果。我希望在肯定服務業的價值和重要性的時候，亦應該考慮與工業發展的關係，從全局來研究有關的問題。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

文世昌議員致辭：

代理主席女士，在本港，娛樂、文化藝術及體育往往被認為對經濟貢獻微不足道，對於這種誤解，我認為必須要作出糾正。其實，作為服務性行業中的表表者，娛樂事業是本港經濟非常重要的一環，每天消費在娛樂方面的金錢可謂不少。在紅磡體育館看表演、到戲院看電影、聽音樂唱片及收看电视錄影帶等等，已成為一般市民閒暇消遣的活動，所涉及的金額亦非常之巨。在文化藝術及體育方面，其經濟發展潛力亦不容忽視，除了可為市民提供娛樂之外，亦可以促進本港旅遊業的發展。如果政府能在架構、場地及基本設施等加以配合，我相信娛樂、文化藝術及體育不難成為香港的經濟支柱。

一個完善的架構，不但可減低因為架構重疊而降低了效率及生產力，更可提供良好的發展機制。在架構方面，我想舉集娛樂及藝術功能於一身的電影為例，作出探討。目前，政府為電影提供的協助分散於多個政府部門，政府新聞處、警方及文康廣播科。而香港旅遊協會亦透過其海外辦事處，致力促進香港成為主要外景拍攝地點及世界級製作中心。可以見到，不同政府部門及機構都有參與協助本港電影業的發展，但可惜的是，卻沒有一個正式的統籌機構負責協助本地電影事業發展及向海外推廣香港電影的工作。目前，因為貿易發展局的職能所限，只能推廣商品貿易，對推廣香港的電影出口，卻非其職能範圍以內。上年在本局文康廣播小組所討論的香港電影發展局(Film Commission)，正好扮演着這個角色，可惜到目前為止，政府對成立該個組織並不熱心。

我想指出，為電影事業成立一個具統籌性的中央組織對本港經濟有多方面的好處。在本地製作方面，可以簡化申請拍攝實景時，各政府部門間的重覆手續，增加製作的效率，提高電影業的生產力。在吸引外來製作公司方面，一個具代表性的組織，使外國製片公司有一個明確的渠道，到本港進行製作，而不會因為涉及多個部門使手續繁複，令他們望而卻步。能吸引更多的外國製作到香港拍攝，不單止可以汲取他們拍攝的經驗及技巧，更可藉着他們在香港的消費及聘用的支援人員，增進本港其他行業的發展。此外，在本港製作的外國電影更可提高外國人對香港認識，有助旅遊業的發展。對外而言，電影發展局可以協助推動本港電影業出口，相應國際合作拍攝的協議，爭取更大的海外市場，有系統使香港優質電影，在國際電影節增加曝光，增強本港電影業的經濟效益。

代理主席女士，政府有責任提供足夠的基本建設，提供高效能的場地及足夠的設施，我想再舉體育運動作出闡釋，作為這方面的看法。一如會展中心為推廣貿易提供了主要的基礎，紅磡體育館大大推廣了表演藝術的規模，如果沒有適合的大型場地及設施，體育運動根本不能有長足的發展，而優秀的運動員亦很難在此種情況下培養出來。觀賞性體育運動水平的提升，更加可增加觀眾的入座率，及吸引更多的商業贊助，更可以吸引更多旅客來港觀賞體育運動。

因為地理環境的關係，香港是具有發展水上運動的潛力，興建水上運動場(Aquatic Stadium)便有助這方面的發展。在需求方面看，香港極有理由可設立水上運動場，每年香港在賽龍舟、划艇、滑浪風帆及獨本舟都舉行多項本地及國際級的比賽，為這些水上運動場提供一個合乎國際標準的綜合場地，不但可以提高運動員的水平，更可以爭取更多的國際賽事在本港舉行。此舉，既對豐富及推廣香港的運動及文化有積極的作用，又可吸引更多本地以至外地的觀眾，對發展運動作為一項專業有很大幫助。

代理主席女士，娛樂、文化藝術及體育運動實具有很大發展潛力，更可大大推動旅遊業的發展，所以我認為政府應在架構、場地及基本設施方面加以配合，使本港的娛樂、文化藝術及體育運動能有長足的發展，推動本港的經濟增長。

本人謹此陳辭，支持動議。

唐英年議員致辭：

代理主席女士，香港今日在回歸中國主權的過程有討價還價、爭取符合港人利益的條件，可以說，全賴香港經濟發展成績卓越。中國很希望維持現在香港的環境。隨着九七的接近，今後香港成為特別行政區，亦必須繼續保持。加強我們本身的經濟優勢，才可以長期鞏固達成「高度自治，港人治港，一國兩制」的理想，這種政治現實，我相信大家都理解。站在經濟利益上，不斷提高競爭力，自強不息，更是香港歷來生存之道，否則，香港將只會淪為中國芸芸特區中毫不顯眼的一個特區，甚或被後來趕上的其他省縣，例如上海市等所取代。

香港一直奉行自由市場經濟和「積極不干預」政策，成績有目共睹。不過，正如大家都知道，香港目前正面對經濟上結構性轉型，加上九七過渡不明朗，縱使我仍然堅信，政府不應插手干預市場，但扶助性的政策釐訂，以協助經濟轉型順利過渡，恐怕是必需的。

香港經濟由傳統製造業主導，演變到今日服務業多元化發展，其對整體社會的影響，結構之龐大，剛才多位同事已談論過，本人不欲再重覆，只想提出一些建議：

#### （一）加強中港經濟合作

香港有今日經濟成就，全憑豐富的國際經驗、高效率的行政管理制度、專業知識，和一套完善系統的基建設施等，這些優點不單要持續下去，更應在加強中港合作溝通時，把香港經驗轉介到國內去，令香港得以繼續擔任不可被取代的角色，成為內地了解世界經濟的窗口，開展國際貿易，引進資金、技術的橋樑。透過毗鄰關係、國內經濟潛力亦將為香港金融、航運、保險及其他行業提供良好的發展條件。

#### （二）全面擴展培訓工作

我一直強調，僱員培訓工作，是經濟轉型期下絕不能忽視的一環。目前政府推行中的再培訓計劃，只是針對失業和半失業工人而設，讓被淘汰出來的製造業工人可以在最短時間內轉移到服務性行業去，解決失業與勞工不足的矛盾，但卻無助全面提高本港工人的服務質素。我曾多次向政府提出，制訂全港性的培訓策略，無論技術或半技術工人，均需掌握日新月異的技能知識，才能維持香港高增值的經濟活動。加強發展高科技、管理、通訊、市場推廣等各方面培訓，其長遠經濟效益，是不容置疑的。

### （三）放寬限制人民流動的障礙

由於本港勞動人口缺乏，政府應檢討有關中國內地技術及非技術人士來港工作的政策，加速香港與內地市場合併的靈活性發展。與外國政府商討制訂一個對等專業執業準則，對香港承認其資格的海外專業人士，放寬來港執業限制，這將有助本港專業及服務性行業更趨開放和具競爭力。但這必須在對等地位的情況下，才符合公平原則。

### （四）加強擴展教育

相信大家同意，教育是基本質素的保證，也是為香港建立一個理想將來必需的投資。雖然近年香港政府已積極擴展專上教育及加強師資質素培訓，但整個教育體制仍有相當多的結構性問題未獲解決，例如語言水平未達國際要求，中學與大專學位的銜接，專上學院課程與現時經濟轉型下實際需求的配合，政府都須加以檢討。

代理主席女士，隨着中國加速對外開放，走向「具中國特色的社會主義市場經濟」，這一兩年，我們看到國內經濟明顯地產生重大變化，中國在未來幾十年，將會繼續發揮其豐富潛力，我們香港如何與之配合同步發展，可否繼續做一個領航者，成功地由一個勞動密集工業市場，走進另一個多元化的服務業中心，與南中國連成一體，發揮亞太地區服務中樞的重要地位，就要看我們政府，是否意識到政策支援，對整個經濟發展動力的影響。應知道，單是興建新機場，擴展會議展覽中心等設施，是不足以解決目前香港在經濟轉型期間所面對的困難。近期政府過份關注政制發展，而漠視經濟長遠發展所必需付出的努力，這種不平衡現象，我希望可以糾正的。

對於黃議員提出成立一個有關委員會，我相信形式可以一如「工業及科技發展局」，透過商界具代表性的人士，參與研究今後服務業發展大綱，集思廣益，相信確可向政府提供更具建設性的意見。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

涂謹申議員致辭：

代理主席女士，正如剛才已有議員指出，服務業在香港的重要性不斷上升，而創造出的就業機會亦非常可觀，就八零到九零年間的數字顯示，八零年服務業從事經濟活動，總人數佔所有勞動人數的 48.8%，而至九零年則增至 62.7%，增長率達 28.5%。

除此，根據最近聯合國的發表，有關全球經濟增長報告書的分析，亞洲區的經濟增長率比歐洲地區為高，而中國的增長率更高達 11%，由此可以預知，亞洲地區在今後將會「經濟大翻身」，成為全球的經濟焦點。

香港在不斷努力耕耘下，成為國際城市、重要的金融地區及貨運轉口港，而自七九年中國實行經濟開放改革政策以來，至今十多年來，香港與中國大陸，尤其是南中國沿海經濟特區的親密經濟伙伴關係，帶動香港，從人口密集的工業及製造業轉為以服務行業為主導的經濟組織，面臨巨大的經濟轉型期。

面對中國的龐大市場及正在經濟起飛的東南亞國家，例如越南、馬來西亞、泰國、印尼等，香港在這亞太經濟圈的角色並不是輸出勞動力，而是轉以服務為主，朝向「亞太區服務中心」的方向發展。

面對這影響深遠而巨大的經濟轉型過程，政府迅速而有效的配合政策是非常重要的。如果只靠內部自然變化，所需的時間必定會很長、發展亦未必理想，難以迅速發展成爲一個成熟的服務中心，會容易被其他亞洲國家，例如日本、韓國等取代香港成爲亞太服務中心的地位。

所以在配合香港的經濟轉型，我相信，整體對服務業的觀念、訓練及社會其他條件的配合都要有相應的變化，雖然政府在今年九月開始，會開設一個名爲「旅遊與旅遊業」的新中學課程，但這只是稍稍配合當前的轉型趨勢，甚至有感是「後知後覺」，並非「先知先覺」。

故此，我促請政府應該對服務業作出全面的部署。正如我們都知道，近期中國一些企業的股票在香港股票市場上市的情況非常活躍，形成香港成爲中國企業在國際的重要融資中心，全世界的投資者都可以透過香港的市場參與中國企業的投資，所以在這中國股市企業上市的推動下，帶動了香港經濟這方面的活動及創造更多金融事務的就業機會。

再者，一些協助服務業發展的行業亦應檢討其運作方式，例如銀行業。中國正逐漸在香港集資、發行債券或房地產的按揭等業務，故銀行業因應中國市場而應大有可爲，但在大有可爲的前提下，香港銀行業如何能夠保障投資者及其可信程度是非常重要的。故此，現行銀行的實際資產負債情況保密制度，應朝向更開放的態度，讓香港銀行業在競爭下更具可信性。

總的來說，香港要成爲中國經濟發展的服務市場，在人才的培訓，例如會計，法律等專業人士，除了應熟悉香港有關服務範圍內的知識外，中國國內的規例條文都應該有深入的掌握，這才真正可以利用香港的客觀環境來發展中國的服務市場。

關於受政府管制的服務業，例如公用服務業、銀行業等等，政府應小心制訂一套管制法則和監管條例，適當監管這類行業，不會因管制過嚴而令其喪失提高生產的推動力。

除了鼓勵及改進現有的服務業外，開創新的服務業亦是非常重要的，我們明白，香港可以輸入中國的服務必定是資本主義下的一些產品，例如，因爲國內長期都是公有制、國家分配、國營事業，往往忽略了市場的研究與分析及貨物的零售與推銷策略，廣告技術、廣告策略等，故此在大陸服務業市場的相應需要下，香港的培訓及政府的鼓勵政策是非常重要的。

再者，利用香港已有的進步科技，來發展一些新的服務業，例如，香港擁有完善的資訊網絡，而全世界正對中國的財經資料、分析、新聞甚爲關注，因此香港極可成爲中國的一個資訊服務中心。

凡此種種，面對中國這龐大的服務業市場，政府實在須要對香港服務業的前景作出檢討及制訂政策，以配合這股經濟轉型的洪流，迎接因中國經濟開放而產生的市場需要，並且創造更多就業機會，令香港經濟有一個重要的革命。

代理主席女士，我謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭：

代理主席女士，香港經濟進入轉型期是不容爭辯的事實，而現在可見的服務業，在本港經濟中會擔任愈來愈重要的角色。目前，在全港勞動人口中，從事服務業的佔 60% 以上。例如，我所代表的旅遊業是服務業中的佼佼者，因此，我十分關注政府怎樣制訂資源調配和推動政策，來配合服務的發展機會。

發展服務業有兩大必需條件，一個良好的基本建設；其次是人力供應，我期望龐大的港口及機場發展計劃都能在無風無浪的情形下順利完成，令香港的面貌煥然一新。

在勞力供應上，雖然香港已擁有一支教育水平高，勤奮而具拼搏精神的勞動人口，但是要在他們之間培養專業的服務精神及知識，仍要求政府在再培訓及教育課程中投入更多資源去發展。

我更認為，政府應該嘗試在中學課程中引入有關服務行業的課程，盡早給與學生接觸這方面知識的機會。因為現時有很多中五畢業就找工作的學生，是從來未受過職業訓練的。這是由於我們的教育制度十分側重學術培養，缺乏了職業培訓（以我所知，很多外國中五學生，在完成學業後，還須出外工作幾星期，才可畢業的），形成這一群勞動人口的技能與職業所要求的技能不能配合，要動用資源進行重新培訓。政府若能在中學課程就引入相關的課目，必有助於促進人力質素發展。

在發展教育上，政府必須與服務業有緊密的合作及資訊交流，確保訓練能切合所需。就以旅遊業為例，最近就由教署與旅遊業機構成功地在 27 間中學開設旅遊這一科目，而且在籌辦過程中，該行業亦積極為任教的老師提供講座及資料。我認為這次是十分有意義的試金石，希望政府能夠與其他服務性行業，例如金融保險業、電腦業、通訊、廣告、出入口貿易業等合作，開辦同樣課程，令本港的人力供應能更精良及專業化。

在培養人力資源及教育上，我提議政府應注意幾點。首先，課程的內容必須與實際行業配合，要按行業發展而不斷更新改進。而且，政府亦要提供其他的輔助，例如資料中心，教學器材及實習機會，令學生可以開拓實際工作的知識。政府亦可將課程列入考試科目，好像最近的旅遊科，讓他們選擇去考取這些專業資格，甚至為日後繼續進修有關課程作好預備。



而且一個專門負責服務業人力發展的機構是值得我們考慮的，它可以作為政府與行業合作的媒介，工作包括鼓勵私人企業用更多資源投資在人力培訓上，以及幫助他們策劃為員工而設的在職課程。我認為任何一個工作崗位上都有培訓的需要，因為這樣才可以令服務業質素精益求精。同時亦要擴闊培訓課程的內容，務求最基本的服務員以至進入行政階層的員工都有適合他們的進修機會。在對外工作上，這個機構可以提高公眾對服務業就業前景及晉升機會的認識，吸引更多人力資源。

在未來發展的路途上，香港要面對眾多亞洲國家的挑戰。香港縱然有無數天時地利人和的條件，亦不能夠對競爭對手掉以輕心，尤其是有許多不明朗的變數仍然潛伏在我們的未來。中國市場開放無疑會為本港包括旅遊業及其他服務性行業造就更多機會，而可見的亞洲經濟強勢亦令我們不能怠慢。在這個時刻，政府能夠在人力資源上為服務業作出投資，無疑為本港在競爭上取得更多優勢的把握。我們亦要緊緊跟隨服務業趨勢的轉變而作出反應和配合，才能夠保持香港在中國及東南亞之間的優越經濟地位。

代理主席女士，我支持動議。

主席恢復主持會議。

財經事務司致辭的譯文：

主席先生，這項動議的動議人，給我們一個非常廣闊的主題。他在動議致辭時，差不多是把這主題作為一棵聖誕樹，他本人和其他人士就在樹上掛上一大堆各式各樣的飾物。假如我嘗試對所有問題作任何有深度的評論，可能要由現在談到明年聖誕。因此，我的談論範圍，將主要集中在動議本身的措詞方面，這不是因為有些講者在這項辯論所提出的很多有用和有意思的論點不值得考慮，而只是因為，在範圍如此廣闊的辯論中，任何論點都可提出，而事實上各種論點都有人提出，要公平的討論各個論點，實在沒有可能。但是，各位議員可以放心，各位的論點，已受到小心考慮。

主席先生，這項動議所提到的本港經濟結構轉型已進行多年，這是由市場力量推動的一個自發過程。這不是一個人為過程，當然要有人為反應。正當服務行業的重要性日益增加，本地製造業的重要性則有相對的褪色。由一九八一年至一九九一年，製造業在本地生產總值所佔比例，從 23% 下跌至 16%，而整個服務行業所佔比例總額則由 64% 上升至 73%。在總就業人數所佔比例的轉變就更大；在一九八一年，製造業為本港工作總人口的 39% 提供職位，在一九九二年，比率只為 24%。相對來說，在一九九二年，服務行業僱用本港工作人口的總比率，則由一九九一年的 50% 上升至 66%。

從任何方面來說，本港已明顯是一個以服務行業為主的經濟形態。多位講者都提過中國的開放政策，在這政策所產生的經濟機會推動之下，本港的經濟轉型一直以驚人的步伐發展。各種資源不斷快速地由製造行業轉移至例如以下的活動：批發／零售及出入口貿易、酒樓及酒店、運輸、倉庫及通訊、金融、保險及其他專業及輔助商業服務。難得的是在這

過程中，本港並無因經濟轉型而造成失業。製造業僱用的人數一直急速下降，但與此同時，主要服務行業所僱用的人數，則一直以同樣速度急速上升，最後的結果是整體失業率仍長期維持在低水平。

本港工作人口的高度適應能力及技能多面化，一直以來，對經濟轉型過程的平穩進行，有着重大貢獻，這些優點是世界其他地方難以比擬的。多年來，私營部門及市場從業員本身，是經濟轉型背後的主要推動力量。這是極對的。沒有人能夠像企業家和他們的僱員那麼清楚自己市場的走勢和方向，以及出現在他們眼前的具體商業機會。他們自己決定轉變，並得到成功和利潤。他們肯定有能力繼續如此。依循外來指示及壓力進行任何特別類型的市場發展，尤其是如果這些指示和壓力來自政府，很可能產生相反效果，並多半會不受有關行業歡迎（這是有道理的）。政府的目標是提供，並一直以來都在提供，一個健全的商業環境及一套優良的經濟基礎設施網絡，無論那個行業的個別公司，都得以在這基礎上，把本身獲取利潤的潛力提到最高，進而興旺發展。與此同時，個別公司須面對本身的商業風險，為可能出現的不利發展作足夠應變準備，假如運氣不好，並承擔損失的後果。

本港的經濟政策健全，卓有成效，日後仍會如此。事實上，聯合聲明及基本法均承認這項政策中的重要因素。這政策的主要基礎包括：奉行自由市場原則及自由貿易制度；健全的法律制度及有效的商業活動架構；簡單的稅制及低稅率；一個與經濟體系相比規模相對細小的公營部門；金融業有足夠規管，確保市場健全及有秩序運作，同時維持一個公平競爭的環境，但避免抑遏私營機構的主動力；致力維持貨幣和匯率穩定；廣泛地在教育、訓練及人力資源發展方面作重大投資；透過直接投資及／或其他方法，促進主要經濟基礎設施的發展，以及確保有足夠土地供應。所有這些因素，對服務行業的長遠發展都非常重要，事實上，對整個經濟發展，都非常重要。

現在，主席先生，我想轉回來談論動議的措詞。正如麥理覺議員及鄭海泉議員指出，動議似乎暗示本港仍不是亞洲的主要服務行業中心，因而有需要制訂有關政策及設立委員會，使本港成為這樣的一個中心。假如這是準確地反映了動議的本意——而我覺得很難相信能夠準確地反映——則這的確是一個非常特別的論題。多年以來，本港已獲得國際普遍承認是主要服務行業中心，不單在亞洲，全球來說也是。在銀行及其他金融服務、航運、空運、電訊及旅遊業方面，這地位尤為顯著，而上述只是其中一些例子。本港已成為一個主要服務業中心，這是建基於一些早期便已制訂而現時已行之有效的政策，即我剛剛提過的政策。這些政策在本港的經濟體系中根深蒂固，多年來均經得起考驗，對本港的經濟成就，作出重大貢獻。因此，即使是考慮進行任何實質改變，也絕對可以說是不智的，尤其是在目前這時間，當世界隨處可見到破碎的經濟和社會，而這都是那些實施強行干預政策者所造成的可怕失敗結果，因為他們試圖控制、指示及領導經濟，而不是讓市場自由運作。

然而，事實上，我們身處香港，並非活在一個靜止不變的世界。情況會改變，商業正變得愈來愈錯綜複雜。香港經濟必須不斷作出適應，才能站穩最佳位置去爭取利益，盡量減低風險。因此，在有需要時，不同的服務政策範圍的具體環節，儘管可能須予以調整，我剛才詳述的整體政策基礎應維持完整。同樣，我們不認為有需要作全面檢討。相反地，我們應繼續以針對個別環節為基礎，發展諮詢、規管及調整機制，這是由於服務行業種類繁多，範圍廣泛，必須以不同方法處理通常沒有相似之處的各種不同範圍。

主席先生，我想舉出幾個例子，主要就我所負責的財經事務政策範圍，說明個別服務行業現有委員會如何參與政策制訂，使有關政策有效地配合業內發展。透過這些機制，我們一方面保留了整體經濟狀況的基本優點，另一方面則留意任何所需的改變或可作的改善。銀行業方面，當局在一九八六年實施新的銀行業條例後，透過一個包括銀行業務諮詢委員會及接受存款公司諮詢委員會的諮詢機制，以及與有關業內組織，即香港銀行公會及接受存款公司公會，保持緊密聯繫，正發展一個沒有那麼機械化的新銀行監管制度。這個制度較着重監管者的判斷和決定，主要目的是確保銀行制度的穩定性及認可機構以審慎態度從事業務，同時，亦着重確保監管標準及規定獲得經常檢討及作最新修訂，以跟上市場發展及有關的國際標準。這方面的工作包括：本地註冊機構在一九八九年年底已遵行巴塞爾資本充足標準，較世界指標早三年；一九九一年改革三級制度，以有限牌照銀行取代持牌接受存款公司；以及在較近期實施規定，使監管當局可規定核數人員報告認可機構是否有足夠的內部監察系統。

保險業方面，透過政府轄下保險事務諮詢委員會及業內的香港保險業聯會和有關組織組成的既定諮詢機制，正發展一個監管制度，目的在確保市場健全，同時又容許市場力量決定價格及風險承擔；監管的主要考慮因素，是承保人的償債能力及投保人利益的保障。保險業監督會監察業內的經紀和代理人所作的自我監管，並藉着法律架構的幫助，補監管的不足。

證券及期貨方面，證券及期貨事務監察委員會（證監會）提供主要的諮詢機制，證監會與市場從業員、聯合交易所理事會及期貨交易所董事局保持非常密切的聯繫。自一九八七年的股災以來，當局制訂及推行了重大的市場發展措施，例如成立證監會及中央結算及交收系統。這個系統大大改善了風險管理，因而促進對市場的信心。單在今年，重要發展就有期貨交易所指數期權買賣的推出及中國國營企業在證券交易所上市的安排。至於正在考慮的其他發展，則包括實施自動對盤及成交系統，以及在證券交易所作個別股票的賣空及期權買賣。政府亦進一步削減印花稅及交易徵費，以示具體支持。證券業提供一個最佳例子，說明政府及私營機構可以合作及如何實際合作，在不妨礙市場力量的運作下，提供必須的規管架構。

在公司規管方面，當局在一九八四年成立公司法改革常務委員會，以確保在本港經營業務所依據的法律架構，既能為投資者、債權人及其他有關人士提供一套所需信心的基本規則，亦能促進市場的運作。常務委員會主要由私營機構從業員組成，除有來自監管機構的成員外，亦包括來自銀行業、會計業及商業法律界、公司秘書業及聯合交易所的成員。委員會每年都透過我向總督會同行政局提交報告。通過這個方法，本港公司的規管架構不斷進行檢討。政府當局相當重視委員會的意見。委員會的大部份建議，我們都已實施或正在實施。

主席先生，這些只是制訂政策及促進服務行業發展的現有機制其中一些例子。其他例子還有很多，例如我的同事工商司、經濟司、運輸司、工務司所負責的政策範圍內的機制，以及他們屬下部門的機制。

不過，有一個服務範圍，現時正受到即使不是全面，也起碼是以通盤為基礎的研究，這就是貿易方面。在關貿總協定的烏拉圭回合談判內，一個遠較以前各個回合所尋求的更為雄心萬丈的範疇，便是尋求把有關商品貿易的公平開放、非歧視性關貿總協定原則，擴大至貿易及服務這個更廣闊、更複雜和多元化的領域。這個做法只會對香港有利，情況就和取得關貿總協定成員資格對商品貿易有利一樣。因此，香港一直積極參與關於服務的談判，以期達致一項容許最大程度參與的有力而全面的協議。

香港是在一個自由市場環境中蓬勃發展起來，倘有關貿易和服務的多邊協議成功簽署，使其他市場實行開放及撤銷管制，本港的服務行業肯定獲益良多。基於這個原因，政府鼓勵成立香港服務業聯盟。該聯盟於一九九零年在香港總商會的支持下成立，目標包括在香港及國際促進服務業的發展、代表香港服務業的利益、制訂政策及代表其成員遞交意見書、建立及維持本港服務業成員之間的合作關係以實現共同目標，並促使香港發展一個有利於服務業的環境。因此，香港服務業聯盟成為服務行業與政府之間的聯絡中心。

我們在烏拉圭回合談判方面，特別緊密合作。香港服務業聯盟自創立以來，不但在本港，而且在國際均十分活躍，曾於一九九一年十月舉辦第七屆國際服務業聯盟會議，講者來自世界各地的同類機構以及國際貿易機構，包括關貿總協定及國際總商會。我轄下的決策科與香港服務業聯盟的財經事務委員會保持聯繫，而其他政府代表，亦參與香港服務業聯盟為不同行業成立的委員會以及該聯盟的執行委員會所舉行的會議。該聯盟的存在，確實有助於擴大和加強我們與服務業的聯絡範圍，並確保我們在推動服務業一般發展方面，更加緊密合作。這種基礎廣泛的諮詢機制，日後可能大有發展餘地。

另一個最近成立的組織，儘管其經濟方面的職權比服務這個範疇更為廣泛，仍然值得一提，因為該組織反映工業界的意見，及確保香港維持其作為一個商業及金融中心的卓越地位。這就是總督商務委員會。該委員會有全面的職權範圍，涵蓋整個經濟領域。該組織的部份職責，是就下開事項向總督提供意見：如何使香港繼續是亞洲最具備營商條件的地點；研究政府政策對商務的影響，以便修訂或撤銷那些妨礙發展的政策；及如何盡量發揮本港所有資源的潛力，以及善用香港處於亞洲經濟中心的地位。總督商務委員會具有這樣廣泛的職權範圍，必然包括與服務業的利益和事務有關的問題，例如勞工供應問題。

在結束之前，我要談談一個特別的環節 —— 這個環節已有議員在這次辯論中提及，也值得政府與私營機構協力合作，給與更集中的注意力並撥給更多資源 —— 這便是服務業的生產力。儘管服務業是近年發展最快的行業，但有證據（雖然並非確證）顯示這些行業的生產力增長較慢，最低限度較製造業為慢。這可能是服務業的工作更為多樣化及需要投入更多人力，因此較不容易適應以機械進行加工。可能是一間寫字樓可採用自動化的範圍，遠小於一間工廠。但我們仍須確保，無論進一步提高生產力的餘地有多少（不論是透過改善有關員工的質素或為他們提供器械輔助），都應加以確定和利用。我相信各位議員會認同我對這方面的關注。資本設備的投資如屬有利，是毋須政府去鼓勵的。至於人力資源供應的策劃及其質素的改善，我的同事教育統籌司一直充分履行其職責。

主席先生，總結政府當局對動議的回應，我們不認為有需要進行一次全面檢討，以確定需要。主要的需要，已廣為人知，並在既定政策內反映出來。按照轉變的情況對有關需要作更精細的描述及調整，最好是透過特定監察和評估進行，這實際上是我們不斷進行的工作的一個重要部份。正如我較早時所說，我們的經濟政策基本上是健全的，而且一直協助服務行業發展。各個範疇的為數眾多委員會，不少是有非官方人員的參與，一直與我們攜手合作，促進這項發展。我們重視這些委員會的意見，它們應繼續作出有用的貢獻。這些現有的委員會，主要是針對特定的行業，以反映各服務行業的不同需要，但一些基礎較廣泛的機制已經實施，日後可能有更大餘地在這方面發展。

最後我要指出，香港不但在亞洲，而且在整個世界上，已成為一個主要的服務中心。不過，相信各位都會同意，我們必須像過往一樣同心合力，協助香港的服務行業繼續發展及興旺。

主席先生，雖然我們同意這項動議要求促進服務行業進一步發展的精神，但由於我們對動議的具體建議及所帶來的影響有不同意見，因此官方議員不會支持這項動議。

主席（譯文）：黃議員，你是否打算致答辭？你有三分 36 秒時間。

黃震遐議員致辭：

主席先生，首先我要感謝各位同事對這個動議的發言和支持。不過，我對於政府和有些議員似乎不知道如何檢討和支持服務業，感到很驚訝，所以他們便找藉口說這個問題太大和太廣泛，無從討論。其實今晚多位議員都清楚提出很多具體、實質的問題。政府一句話也答不出來，反映出其實政府對服務業根本缺乏認識，只有口號，沒有政策，而且害怕檢討會令市民知道政府的缺點。

反對制訂有關政策，其實只反映出政府根本沒有能力制訂有效的支援政策。正如在工業政策方面的失敗一樣，政府對服務業也是束手無策。其實，製造業本身何嘗不是五花八門？難道藥劑、鐘錶、航空和製衣業都是一樣？然而，這曾否有礙世界各國制訂有關製造業的政策和進行檢討？

今日港同盟、民協、自由黨都提出了當局須對服務業的需求加以注意的一些問題。鮑磊議員提出金融發展局，他和楊孝華議員都關注到旅遊業一些問題。文世昌議員提出了電影業和運動業的經濟價值。涂謹申議員提出了金融和專業方面的問題。我也提出了關於金融和其他與工業有關的一些服務業問題。大家都是以事實證明服務業並不是涉及範圍過份廣泛，根本是可以檢討及制訂政策的。其實服務業本身根本是有共通性的。我已說過可宏觀地從設計、技術、人力、支援和監管作分析，並不是如政府所說：過份廣泛，根本無法着手檢討和制訂政策。我希望政府應知過能改，負起應負的責任，為香港的服務業進行檢討和制訂支援政策。

動議付諸表決，並獲通過。

## 鐵路發展研究

劉華森議員提出下列動議：

「鑑於鐵路在本港基本運輸建設上，不論是從載客及貨運量來看，均扮演重要的角色，本局促請政府當局就本港鐵路系統的未來發展制訂計劃前，應充分考慮和顧及市民對『鐵路發展研究』所表達的意見。」

劉華森議員致辭：

主席先生，我樂見政府終於完成了《鐵路發展研究整體報告》。在諮詢期間，我希望市民能夠花些時間研究這份諮詢文件，並且向政府提出意見，特別是鐵路發展對經濟及民生的影響。

八九年七月，本局曾就香港運輸政策綠皮書進行辯論。當時本人特別提出關注本港的集體運輸系統，希望當局能進一步研究發展鐵路貨箱運輸的可行性，盡量利用鐵路的高效率、低成本的優點，增強本港對中國大陸貨物轉運的重要性。中國開放改革以來，香港轉口貨運需求迅速增長，對經濟發展十分重要。鐵路貨箱集體運輸可以避免大量貨櫃車在路面行駛，阻塞交通。爲了要應付 21 世紀轉口貨運的急劇增長，政府應該早日落實鐵路貨箱集體運輸的政策。政府這份諮詢文件提供的資料，事實上太簡單，公眾人士或者未能夠確實理解鐵路集體運輸對經濟發展、民生影響的重要性。例如位於西部走廊港口鐵路線的貨運終點站將設在八號貨櫃碼頭的後勤用地內。大家都知道，利用鐵路貨箱運輸是爲了避免貨櫃車阻塞交通。目前葵涌貨運站一帶路面交通常常嚴重阻塞。政府有否考慮過將來仍然用貨櫃車由終點站往返一號至八號各貨櫃碼頭，假如措施安排不妥當，該區的交通仍然會受到影響？至於長途客運線的終點站將設於西九龍填海區近長沙灣，但該終點站是否能夠有足夠的交通接駁工具，例如地鐵、巴士等等，實屬疑問。爲何這個終點站不伸展到將來新機場鐵路的大角嘴站或西九龍站？因爲這兩個站可以接駁香港和新機場鐵路各站，包括由荔景轉駁到現時的地下鐵路各站。

近年來，新界西北部居民對交通方面十分不滿。若果將連接新界西北部和市區近郊鐵路客運線伸展到屯門北，該區的居民就可以有一條快速的鐵路，接駁地鐵各站直達市中心，而毋須一定要經過屯門公路。這不但可減輕路面交通壓力，而且節省居民出入市區的時間。長遠而言，我們是需要另外一條鐵路由荃灣地鐵站向西伸展到屯門，接駁西部外走廊，形成一個迴旋的鐵路網。

至於東部走廊，將軍澳居民迫切要求地鐵支線盡早興建。假如政府缺乏遠見，要等到該區人口達到 25 萬時才開始興建，這樣只會犧牲目前將軍澳居民的利益。該區的人口迅速增長，亟需集體運輸工具來解決交通問題。事實上地鐵支線可以帶動該區人口迅速增長，希望政府從速對興建這條支線作出決定。

另一方面，建議在二零一一年才建成馬鞍山地鐵支線。目前馬鞍山已成為沙田衛星城市的外圍地帶，人口迅速增長，居民對集體運輸的需求與日俱增。本人認為由馬鞍山到大圍這段鐵路，應該可作獨立系統優先處理，毋須與地鐵的東九龍線各站一起興建。這樣，馬鞍山的居民便不需要等到二零一一年，便可以由鐵路到大圍站，再接駁九廣鐵路到市區。

在融資方面，政府可以交由私人財團發展，以達到最高的經濟效益。本人在八九年七月的辯論中，曾建議當局考慮成立一間鐵路局，吸納兩間鐵路公司的資產來統籌管理，避免不必要的惡性競爭。本來鐵路的投資發展都應由一個鐵路局統籌，盡量利用貸款以達到低成本、高效益的原則。

至於港島方面，香港南區一直缺少一條集體運輸系統。只有盡早興建這樣一條集體運輸系統，才能解決南區市民迅速直達市中心的需求。同樣理由，為了盡早興建港島南北鐵路線，政府應該考慮避免資源分散，將港島鐵路線交由私營公司發展及承辦。

最後，本人希望政府能夠考慮鐵路發展對香港經濟和民生的影響，以及市民的意見。中港經濟唇齒相依，京九鐵路將來建成後，必定為中港兩地以至東歐大陸經濟聯繫鋪下路軌，帶動香港經濟再上高峰。從本港的地理位置來說，港口貨運鐵路線可以接駁珠江三角洲的鐵路網，令中港貨運集體運輸更加流暢。民生方面，希望政府能在施工期間對環境保護妥善處理，無論噪音、污水、廢料排放等等都要嚴密監管。在通車後，須將鐵路沿線的噪音限於符合居民可以接受的程度。

主席先生，本人謹此陳辭，提出在本人名義下的動議。

*動議經向本局提出。*

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，我起立發言，對政府進行的鐵路發展研究大體上表示歡迎，但對一些不足之處則表示不滿及失望。其實，當局可就行事的優先次序及某些政策重新調整，解決這些不足之處。我想特別指出，在這份探討下一世紀全港集體運輸系統研究報告內，政府實在忽略了港島方面的需要。

政府應深深知道，現時地鐵路線不達的港島地區正面對不少交通問題。早於一九八八年，中西區區議會的議員在四萬人簽名支持下，已要求地下鐵路伸展至堅尼地城。甚至就在上星期，區議會再提出類似的要求時，又再次被政府以成本及人口為理由拒絕。有關官員引稱，預計的成本為 58 億元。我認為成本這樣高實在難於接受，因為在距離方面，這條路線與港島北線的長度差不多，但港島北線的預計成本僅是 23 億元，而港島南線比北線長很多，也更昂貴，而且更涉及挖掘隧道，其成本預計為 58 億元。在人口方面，西區有超過 17 萬名居民，若把半山區的居民也計算在內，則還要另加 25000 人。與東涌比較，在一九九七年該區只會有二萬人，到二零零一年有六萬人，而到二零零六年則有 12 萬人，但東涌居民卻能享用機場鐵路的服務。我們實在不明白為甚麼西區這樣備受忽略。

港島南區現在的情況更惡劣。區內公共交通工具種類不足已是人所共知。中巴司機罷工事件帶來的交通混亂令人餘悸猶在。過份單靠巴士解決問題是徹首徹尾失敗的。但是，研究報告中有關港島南線的部份根本並無深入研究；很明顯政府對南區居民強烈要求集體運輸系統一事充耳不聞。當局在研究報告中已答允解決其他地區的交通問題，但其實南區的需要比這些地區更加急切。舉例來說，研究報告建議地鐵於二零零一年伸展至將軍澳，而屆時該區人口僅為 25 萬人。

今日南區人口已達 25 萬人，而且還會有其他私人及公共房屋發展。因此，我不明白為何這項久已存在的需要在研究報告中竟給視為那麼次要。

大家都知道，較早時香港一間大公司與政府接觸，提出以集體運輸系統將南區及中區一項大型私人發展連接起來的計劃。這建議並沒有獲得接納。我必須說明，我與上述計劃絕對沒有利益關係，而且我不能評論當時該項建議是否解決南區交通問題的適當方法。但是，我實在要促請政府認真考慮將港島南線私營化，並且考慮能否將這條路線提升為工務計劃，因為南區居民在交通上的需要實在毋庸置疑；這樣一來，才能在可接受的時間內緩和這些居民在交通方面的煩惱。

主席先生，我支持動議。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，為了確保香港的經濟在未來仍然能夠保持繁榮，政府對各項基本建設的承擔是必須的。不過，由於香港在四年後便要回歸中國，加上目前中港間的經濟關係已經非常密切，所以，政府在計劃未來的基建計劃時，就必須考慮到如何配合中國的基建發展計劃，多主動地跟中國的有關部門聯絡和研究，確保不會出現「你有你幹，我有我做」的情況，引致一種不銜接的情況出現。最近，運輸科制訂的《鐵路發展研究》諮詢文件，提出了發展未來香港客貨運鐵路系統的建議。當然，香港鐵路系統的發展必須要考慮跟中國的鐵路發展協調，中港雙方在制訂發展策略應該有默契。然而，事實卻恐怕並非如此。

民主建港聯盟在六月二十八日至三十日期間曾派出代表團訪問廣東省，就粵港合作和香港市民的切身問題與有關部門進行交流討論。當談及未來港粵兩地的鐵路發展如何配合時，代表團成員均感到港府與廣東省有關部門的溝通非常不足，而廣東省的官員也表示對於香港未來鐵路發展計劃的資料所知不多，對運輸科提出的各項建議都沒有深入的了解。因此，我們擔心香港鐵路的發展可能未能跟中國方面的發展配合。

就以諮詢文件中提到西北鐵路的落馬洲客運支線為例，政府建議未來要興建一條由葵涌至羅湖的西北鐵路，以紓緩九廣鐵路的壓力。這條西北鐵路將會在錦田地區開闢一條客運支線到落馬洲，使乘客可以由落馬洲前往深圳的皇崗口岸檢查站。可是，現時皇崗口岸檢查站的設施基本上是用作一個檢查貨車或客車出入的關卡，根本很難適應要成為一個客運關卡的需要；而深圳的有關單位也不知道香港有這樣的客運支線計劃，因此尚未考慮如何去擴展皇崗檢查站的設施，以準備未來大量客運的需求。這樣，即使將來建成該條客運



支線，皇崗口岸的混亂情況是可想而知了。另外，上述的鐵路支線只到達落馬洲，但從落馬洲到皇崗檢查站尚有兩公里的路程。作為一條客運支線，是否表示乘客在落馬洲下車後，要提着行李，在日曬雨淋的情況下徒步前往皇崗檢查站呢？當然，最好的安排是在皇崗興建一段鐵路，連接落馬洲支線，使乘客可以直達皇崗。但由於深圳當局不知道落馬洲支線的計劃，因此暫未有計劃興建鐵路接駁。

另外，目前港穗直通車服務正承受很大的壓力，亦是政府必須正視的問題。我們在訪問廣東省時知悉，廣東的鐵路部門正計劃擴展深圳至廣州的鐵路，最遲在九四年把該段鐵路由兩線改為三線，而有關部門又將要為直通車服務添置一批雙層車廂，相信屆時直通車服務會有實質的改善。然而，香港的九廣鐵路卻仍然是兩線行車，未能配合廣東方面的擴展計劃。這樣，將來九廣鐵路的負擔肯定會愈來愈重，而直通車服務在港粵兩地未能配合的情況下，可能會出現更大的問題。事實上，為了改善直通車服務並應付九廣鐵路沿線人口不斷增加的壓力，擴展九廣鐵路已是當務之急。可是，諮詢文件卻好像未對此問題給與充分的注視，使人感到政府和中國鐵路部門的溝通是何等不足。

主席先生，政府可能認為這只是一份研究和諮詢的文件，未有定論，但中港兩地的鐵路運輸發展如何配合這個因素是非常重要的，政府又怎能不把這方面作為研究的重點呢？因此，我促請政府要多作主動，與中國方面研究兩地的鐵路系統應如何配合，特別是要派專家和中國的專家接觸，進行各種的論證，而不要閉門造車，否則只會在將來造成更大的混亂，還會浪費了不少寶貴的資源。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

下午八時

主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，本局現應休會。

布政司（譯文）：主席先生，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

黃宏發議員致辭：

主席先生，政府在四月初公布了鐵路發展研究的諮詢文件，諮詢期至上月底已經結束，今日辯論促請政府在決定發展計劃前切實聽取民意，在時間上是適合的，因為鐵路發展，與社會發展有着莫大的關係，如果政府的諮詢只是有姿勢而無實際的話，不僅是浪費金錢，最終出來的計劃，可能重蹈輕鐵的覆轍，不能真正達到服務市民的目的。

政府是否切實聽取民意，暫時我們實在無從知曉，即使我們懷疑政府只是假諮詢，我們作為立法局議員反而應該進一步更強烈地表達意見，最重要的是，我們所提的意見，確是從理性出發，是合情合理的。

為此，我得首先提出，政府對鐵路發展並未採取開放態度，政府實應保持一個全面開放態度，容許私人財團更大程度參與，因為對推動整個鐵路發展計劃會有更大幫助。如果單靠政府自己資源自行以公帑進行鐵路發展，會令政府把太多資源用於基本建設，相對地令其他方面的開支減少。透過私人參與，可有助減輕政府財政負擔，實在現時很多基建亦已採用這模式進行。

首先有關貨運方面，現在所設計新界西北客運、貨運的支線，應該放在第一位，不單止令到貨運方面，大大支援了香港道路網的擠迫情況，新界東客運方面，也得到幫助。

至於客運方面，新界東的居民除了深水埗的紓緩外，急切需要一條集體運輸系統來紓緩現時的交通擠塞情況，然而，政府在諮詢文件中有關東部走廊的發展構思，即是連接馬鞍山的東九龍線鐵路及將軍澳地鐵支線，給我一種無故拖延的感覺。諮詢文件中強調在二零一一年前，馬鞍山的人口及偏低使用率，不足以支持興建有關鐵路線，但實際情況是否人口真的不足以支持鐵路的經營？現時在該區居住的近 10 萬多居民，是否就必須再等候 18 年才有望享受到集體運輸的便利？

如果政府因資源調配而需稍遲興建該兩條鐵路線，為何政府不肯放手讓私人財團提前建造有關鐵路線？現時新鴻基地產和長江實業均有意參與新界東線的發展，而且他們的兩個發展計劃，均是只要在今年底動工，九七年左右便可完成，屆時可提供每三分鐘一班的列車服務。

新鴻基建議的鐵路線，是由馬鞍山通往大圍，再接駁鑽石山地鐵站；長實的建議，則是馬鞍山通大圍往長沙灣，再接駁機場鐵路的深水埗站。暫且不論哪個財團的計劃對市民更便利，至少兩個財團均相信他們的計劃是可行的，為何政府反而替他們憂慮，硬說要到二零一一年才有足夠條件興建該鐵路？

至於將軍澳地鐵支線方面，雖然沒有其他財團表示準備參與，但這絕不奇怪，因為政府一直都說會由地下鐵路公司負責興建。我看不到甚麼理由政府要緊抱由其主導整個鐵路發展的立場，難道除了地下鐵路公司，就再沒有私人財團有足夠能力建造將軍澳地鐵線？諮詢文件建議將軍澳支線要到二零零一年才落成，雖然短過二零一一年，在這八年內落成，將軍澳的居民就只有被迫忍受交通擠塞及不便之苦。這個例子正正說明政府在規劃新市鎮發展時，欠缺周詳考慮及政策僵化，令新市鎮居民無辜成為犧牲品。地下鐵路公司遲遲不肯興建將軍澳支線，但又不讓其他人做，這不是「生人霸死地」的一個情況嗎？

故此，主席先生，我除了促請政府切實聽取民意落實鐵路發展計劃外，更呼籲政府放棄因循保守的心態，更具彈性地利用私人財團力量，甚至港島南部鐵路線，私人財團有興趣的話，加速推動計劃，使能盡早落實政府的運輸政策。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

劉健儀議員致辭：

主席先生，《鐵路發展研究報告》建議的西部走廊，包括港口鐵路線、長途客運線和近郊客運線。近年來中港貨運激增，過境旅客人數不斷上升，加上新界西北部新市鎮持續發展，興建這條交通大動脈事實上是非常重要的和迫切的。雖然政府決心興建三號幹線（郊野公園段）以紓緩屯門公路塞車的情況，但新界西北部的居民估計到二零零一年會達到 90 萬人之多。因此，除了道路網絡之外，為這區提供一條連接市區的鐵路線也是很重要的。事實上，香港第二次整體運輸研究報告已經建議，政府應該為將軍澳新市鎮和新界西北部提供新的鐵路線連接市區，配合這些地區的發展和提高這些地區作為居所的吸引力。此外，又建議這兩條鐵路連線在九十年代初期開始興建。《鐵路發展研究報告》將西部走廊和將軍澳地鐵支線列入優先考慮發展項目，但仍然需要到二零零一年才落成，實際上已經是遲了幾年。這個延誤間接窒礙了新界西北新市鎮和將軍澳新市鎮發展。因此，政府不應再拖延有關計劃，應從速進行。

西部走廊鐵路同時提供三類不同的服務：過境貨運服務、長途客運服務和近郊客運服務。當然，集客貨運於一線，會達致最佳的成本效益。可是，西部走廊鐵路現時的设计只是雙軌行車。這條鐵路能否同時應付三類不同、且需求日益殷切的服務，實在令人有些擔心。如果要將這條鐵路改為四軌行車才足以應付需求，那麼有關的建造費會否大幅增加呢？若然，在現階段為新界西北區近郊乘客另行興建一條獨立的鐵路線，會否更符合實際的需求呢？這些都是政府應該考慮的。就算西部走廊鐵路可以應付所有擬議的服務，但以近郊乘客來說，根據現有計劃，得益很大的只是元朗、天水圍的居民。屯門區居民需要乘搭輕鐵到天水圍轉乘西北新界線，除了多付車費之外，亦可能費時失事。政府謂將西北新界線延長至屯門，需要額外耗資 60 億元，實在不化算；況且，將新鐵路線延至屯門，輕鐵的營運會受到嚴重的打擊而無法生存。其實建造天水圍至屯門這段鐵路線費用昂貴的原因，是入屯門市中心一段是需要轉為地下行車，但若果延展部份只達屯門北部，則可免除地底工程的開支，所需的費用應該會大大減低。雖然這項安排不是最理想，但最低限度可以說是略有照顧到屯門區居民的利益。政府應該積極考慮這個建議。我認為將西北新界線延展入輕鐵區範圍內，亦不會嚴重影響輕鐵的營運，因為隨着該區人口增加，區內居民已經習慣使用輕鐵為區內日常交通工具，就算有連接市區的鐵路，亦不會影響這方面的需求。反而，為了保障輕鐵的利益而否決為屯門區居民提供一條較為直接地連接市區的鐵路，這不但對屯門區居民不公平，亦罔顧屯門區的長遠發展。從屯門區居民的角度來看，當然最方便的，就是有鐵路線由屯門直出市區，或者是接駁機場鐵路再出市區，毋須繞大彎、行遠路、經元朗然後才到九龍，再出香港。因此，我相信政府會在這種壓力下，盡快興建屯門至陰澳鐵路線。這條線暫時是列入鐵路發展的長遠方案，但隨着 10 號貨櫃碼頭於九七年後在大嶼山落成，通往大嶼山的第二條港口鐵路線不容拖延太久。而且，在興建第二條港口鐵路的同時，興建屯門至陰澳的鐵路線是順理成章的。這些鐵路網絡一一落成，再配合三號幹線和屯門公路，屆時新界西北部會四通八達，可能是全港交通最暢順的一區。

主席先生，興建港口鐵路線和長途客運線的目的，是要促進中港之間客貨運的發展。因此，有關計劃必須配合中國不斷擴展的鐵路網絡。可惜研究報告內有關中國鐵路的資料並不詳盡，中港兩地鐵路的具體接駁及配套安排也是欠奉。報告指出有關文件已經交中國政

府部門省覽。不過，顯然事前並無諮詢過中方。我認為政府應該盡快聯絡中國的有關部門，商討報告內的各項建議，確保這些建議可以和中國方面的安排互相配合，使有關的計劃可以發揮最理想的效益。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

麥理覺議員致辭的譯文：

主席先生，這又是一個頗為奇怪的動議。政府發表了一份公眾諮詢文件，列出《鐵路發展研究》內容所提出的建議。此舉旨在尋求市民對這些建議的意見，以及各組織及個別人士希望提供的任何其他意見。本動議促請政府在決定如何開始部署前，應考慮這些意見。我則認為兩者是唇齒相依的。也許劉議員有一個不大仁厚的想法，認為儘管有建議及意見，政府還是我行我素。但政府的想法肯定不是這樣。不要忘記，興建這個網絡並非這個政府、而是特別行政區政府的工作。所以這項研究顯得有點兒理論性，除非我們假設，中國會接納，而我們亦會贊同這些建議，則作別論。

香港服務業聯盟對於鐵路發展研究的發表表示歡迎，並且認為，擴展香港的鐵路網絡及加強該網絡與中國鐵路系統的聯繫，以便為穿梭兩地的客貨提供迅速運輸設備，對經濟是很重要的。該聯盟相信最重要的，是那些關乎鐵路貨運的建議。考慮到中國方面有意為蛇口與鹽田港提供相同的鐵路聯繫，該聯盟大力支持連接羅湖與葵涌貨櫃港的建議，因而促請政府在擬訂計劃時，應以羅湖至葵涌線可於二零零零年啓用為根據。但毫無疑問，有關策劃上的決定，必須於該年份以前很早便作出。這條幹線將會以貨櫃交通為主，同時會維持香港作為華南地區貨櫃船服務中心的重要性。

該聯盟在其公開的聲明中已提到若干細節，我毋須在此贅述。可以這樣說，服務業聯盟全面支持有關的建議，正如香港總商會和香港民主促進會亦支持這些建議一樣。

所有這些組織均承認，對於這個重要鐵路網絡的進一步發展，有需要與中國當局緊密聯繫。我非常希望中國會留意到，在策劃方面與香港政府取得協調，以便在特別行政區政府實際興建新鐵路幹線前，可以完成許多準備工夫的好處。

主席先生，我支持劉議員的想法和他所提出動議背後的理論。我希望中國會作出回應。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，很多人稱讚《鐵路發展研究》有遠見，嘗試興建一套現代化的運輸基建來應付日漸增加的中港客貨運量，但本地的環保人士只是有保留地接納。我們有理由關注到在該計劃內，環境的成本效益研究竟列為低次序處理的項目。

在根據八項主要準則來甄選各項建議計劃時，無可避免地會把重點放在經濟因素上。報告內所進行的環境評估，其實是一項非數量的環境檢討，忽略了建議計劃的總體經濟價值。報告並沒有嘗試評估不利於經濟的價值。

粗略看看《鐵路發展研究》的第三分冊便發現，有關的計劃除對郊區引起顯著的環境滋擾外，還對人煙稠密的市區造成嘈音、建築和社區分割的影響。橫越大欖郊野公園的錦田與荃灣沿岸連接線，會帶來特別的滋擾，雖然可以挖掘隧道來避免，但卻涉及更高昂的成本。錦田－羅湖鐵路線緊靠米埔沼澤區行走，對郊野保護區造成嚴重的環境影響。而越過集水區的市區走廊路線，以及連接香港仔與鴨脷洲的架空路線，均明顯會衍生環境問題。至於怎樣能令一條鐵路對米埔的影響變得可以接受，我是完全無法理解的。

主席先生，我並不同意這項研究所作的成本效益分析，因其焦點極為狹窄。資源分配的決定應以社會回報為基礎而作出，其中應包括減少污染、土地損失的費用、乘客的乘車時間，以及交通機構的資源成本。該研究並沒有採用這些環境評估準則，來挑選優先考慮網絡發展的方案，反而理所當然地認為，可以令所有建議中的計劃符合環境標準。雖然在初期設計階段，有關方面會按每項計劃逐一進行環境影響評估，但這份《鐵路發展研究》是唯一的機會去考慮就環境而言的整體成本和效益。一旦確定了路線和計劃，這項環境影響評估也只是評估實施情況而已。因此，我想知道究竟有否進行一項全面的成本效益分析，評估建議在大嶼山貨櫃港建設港口鐵路交匯處的需求。

該研究對未來公共運輸設施所作的假設，是基於現有道路交通服務的尺度而作出的。這是一種反應性的策略，並沒有考慮比較以鐵路系統為本和以道路系統為本的整體效益。最重要的是，興建連接鐵路的主要目標，並沒有顧及改善環境這個極為重要的需求，因為我們正愈來愈感受到路面交通對香港空氣質素所帶來的惡性影響。

在我們期待設計一個運輸網絡，以維持香港高度繁榮經濟的同時，也讓我們從純環境角度去看看這套鐵路發展策略。我們需要得到政府的保證，我們將會有一個既快捷又有效率，而且符合環境標準的鐵路系統，載我們進入 21 世紀。

主席先生，除這些保留意見外，我支持動議。

主席（譯文）：我知道李永達議員和黃秉槐議員有其他事務須要辦理，因此我先請他們發言。

李永達議員致辭：

主席先生，絕大部份香港市民都希望居住於交通便利的地方，但對於不少新市鎮居民來說，交通便利只是奢想，不遇到塞車已是萬幸。自六十年代開始因為市區土地及房屋供不應求，政府便有計劃地將居住人口分散到市郊的新市鎮，避免了市區過於擠迫。而搬到新市鎮居住的居民便做了開荒牛，帶動了附近地區的發展，最明顯例子便是沙田及荃灣等地

區。但因為新市鎮職位提供十分有限，不少居民仍要往返市區上班，政府的交通配套又做得不好，當該些地區人口繼續發展時交通問題便立即湧現，早期的荃灣、葵涌及沙田，現時的屯門、元朗居民無一倖免。

港同盟認為新市鎮居民經常要飽受擠塞之苦，是政府只顧將人口分散卻沒有事先做好道路和交通配合的結果。新市鎮居民除了要花費更昂貴的交通費，還要付出無法計算的擠塞和等候時間，這樣是極不公平的，政府絕對有責任立刻作出補救及防止新興新市鎮出現同樣問題，而最徹底的解決方法是建立一套完善的集體運輸系統連接各新市鎮和市區。港同盟認為鐵路建設以服務市民的交通需求為首要原則，賺錢為其次，並且政府應主動作出對鐵路建設的承擔。

鐵路的好處是載客量大，快速，不佔用道路面積及環境污染少，鼓勵市民多用鐵路而少用汽車是正確的方向，所以我們認為落實鐵路發展計劃，宜快不宜遲。

依照該份鐵路諮詢文件有三條鐵路幹線的興建日期和可行性是較為清晰的，它們是西部走廊、將軍澳地鐵支線及東部走廊，建議完成時日是前兩者二零零一年，後者則是二零一一年，文件沒有提及地鐵港島西支線的興建日期。

就上述的建議港同盟有不同的意見，首先屯門、元朗區交通問題嚴重，而人口又繼續膨脹，西部走廊應該提早於二零零零年前盡快完成，才切合實際需要。況且中港貨櫃運輸快將倍增，西部走廊兼具貨櫃運輸功能可大大減輕貨櫃車對道路構成的壓力，而鐵路比貨櫃車是更經濟、快捷及安全的運輸方法，提早完成西部走廊對香港經濟和交通都有利。由於屯門已有 40 多萬人口卻長遠缺乏一集體運輸系統接駁市區，這是說不過的。港同盟強烈要求政府將西部走廊由現時建議的天水圍總站伸延至以屯門市中心為總站，這點會由何敏嘉議員再詳細討論。我們亦要求提早興建將軍澳地鐵支線及馬鞍山至鑽石山一段東部走廊，這亦會由馮智活議員提出。

港島西道路狹窄、擠塞已是多年問題，若西隧通車後更會構成很大交通壓力，政府有必要考慮地鐵港島西支線的興建，港同盟會由楊森議員詳細討論這問題。

至於本次鐵路諮詢文件沒有正面提及的機場鐵路其實對香港整體運輸極之重要。首先彌敦道地鐵沿線，在繁忙時間早已飽和，機鐵分擔這條地鐵大動脈的乘客負擔，對大部份九龍的乘客都有利。其二，當西部走廊完成後，若不能及時和機鐵接駁，則令西部走廊的功能大為失色。現有地鐵荃灣線屆時亦肯定是承受不了有屯門、元朗的乘客量。所以我們要呼籲中英聯絡小組為香港市民着想，早日就機場鐵路融資安排達成協議。

主席先生，我們明白同時進行幾項鐵路工程是很大的投資，需要很多資金支持。我們希望鐵路發展計劃以地鐵公司和九廣鐵路為主要，因為它們是公營公司，要比私營公司考慮更多社會責任，並且有很多建設和營運的良好經驗，它們營建新鐵路接駁現有系統是必能勝任的。但因建設所需資本龐大，若兩鐵未能獨自承擔，政府有責任以注資、物業發展或優惠貸款方式協助兩鐵，使它們能順利完成新鐵路。

另外為免中方疑慮港英政府藉鐵路建設而花光儲備或過量舉債，政府有責任盡快向中方解釋鐵路建設對香港是有真正需要的，若任何一方拖延鐵路發展，對香港整體民生及經濟都有負面影響。

主席先生，我們港同盟要求政府在諮詢市民意見後，立刻展開有關建設的預備，以應香港交通燃眉之急。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

黃秉槐議員致辭：

主席先生，香港政府邀請市民就最近完成的《鐵路發展研究》公眾諮詢文件發表意見，不過，該文件實質上所提供資料十分有限，令市民難以作出有意義及有建設性的評論。其實研究的結果、建議及有關影響必須讓市民充分理解及經過仔細的考慮，然後才可制訂為一個發展的策略。

我和一些工程界人士曾就幾個重要問題進行研究，現在謹提出和各位討論。

當機場核心計劃工程於本世紀末完成後，香港將有完善的基本設施，可在下一個世紀繼續成為本地區的交通及金融中心。推行鐵路發展策略，有助香港保持領導地位、促進本港經濟增長及提高市民的生活質素。可惜，最近完成的鐵路發展研究報告指出，中國正致力投資鐵路發展，使載客量足以應付廣東省日後的預期增長至二零零五年為止。另一方面，中國認為香港目前發展緩慢，未能夠應付現時的需求。除非當局在中港客貨運服務、路線及車站方面作出重大投資，否則必定不能應付日後的需求。香港顯然沒有提出一套協調完善的中港鐵路發展策略。最近完成一共三冊的鐵路發展研究報告並沒有充分論及中國鐵路發展。鑑於中國鐵路部上週公布將增加鐵路收費 40%，並將增加的收入用以翻新及改良殘破不全的鐵路網絡，包括對開往香港的高接載量列車採用電氣化設備及貨櫃運輸等的情況。因此，我促請政府將鐵路發展的研究範圍擴大，並且特別注視這一方面的問題。

鐵路發展策略絕不可以單獨自成一國地考慮，譬如對於其他互相競爭的客貨運輸工具有什麼影響？最近完成的貨物運輸研究的結果又會對其有何影響？本港是否有能力進行各項已擬定的工程？相反而言，本港對承擔因不進行任何興建工程而錯失發展機會的後果又如何？應該首先進行哪幾項工程？貨物運輸研究的結果肯定必須加以仔細考慮。我們可能會記得過去 25 年來，歐洲和北美洲的鐵路發展與各類交通工具互相競爭的情況。長途貨運即使是 1000 公里以上的使用者，大多轉用貨車運輸。因為貨車可以提供便捷的逐戶裝卸貨物服務；對於 350 公里以下的市際旅程，人們較喜歡利用高速公路。從我最近獲得的廣東省基本建設投資招標書中，我已知道南中國地區現時的高速公路和國內機場建設的速度甚為迅速，可惜鐵路發展研究對這方面和其潛在的競爭性沒有提及。我歡迎有關利用高速鐵路行走南中國地區的構想，但鐵路發展研究對此建議並沒有積極考慮。因此，須要由中國作出大部份的決定。中國現在正興建了一條行走廣州與深圳兩地的半高速廣深鐵路，如果要利用這一項最終會提升成一條真正的高速鐵路的新發展，香港必須作出有需要

的準備。其中最重要的，就是將大嶼山線和機場特快線跟這一條半高速的廣深線連接起來。我認爲有需要讓乘客在同一個車站內可轉駁到兩個近郊鐵路和中港鐵路。當局可在新深水埗車站或九龍西車站提供這類設施。我促請政府及地下鐵路公司就應否興建多用途車站及提供近郊線鐵路和中港鐵路服務的利弊，即時進行審慎的評估。由於新九龍西車站和設計工程現已展開，因此有需要即時採取行動。根據鐵路發展研究報告顯示，深水埗車站如要作出任何更改，便須重新進行分區及大幅修改發展大綱圖。鑑於九龍西車站已有規劃了的基本建設及發展承擔，因此難以作出改變。現在政府必須立即採取行動，以容納日後能夠承受高速中港鐵路服務。

鐵路發展研究基於經濟理由，並不贊成將屯門和荃灣直接連接起來，這些理由是難以爭論，特別當局已訂定了興建西部外走廊的長遠計劃，將天水圍和屯門、陰澳、大嶼山港口半島、青州和上環連接起來。至於解決屯門交通問題的短期措施，屯門區的巴士及輪渡服務應立即予以改善，即使由政府資助，亦在所不惜。當局應即時將第三號幹線的建造、營辦和移交工程交由私人公司發展，使工程能早日施工，暫時解決這方面的交通問題。

將軍澳線亦應予以優先處理及早日興建。發展將軍澳線會解決兩個問題，就是通往該新市鎮的交通更爲便利及可提供更多土地，以紓緩供應極爲緊張的住屋問題。在新鐵路建成後，五個車站的上蓋土地可即時利用，加以興建房屋，爲五萬人提供居住。將軍澳線建成後，新市鎮便能早日充分發揮其發展潛力。新市鎮發展如因未能獲得妥善的交通聯繫服務而遭受阻滯，是極不合邏輯的。

主席先生，謹此陳辭，支持動議。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，香港在過去幾十年一直發展基礎設施，而政府官員不時表示難以在投資、發展及增長之間定出優先次序。這個經常出現的問題，在最近就鐵路發展研究進行的討論中再次出現。這好比試圖回答這個古老的問題：究竟是先有雞，還是先有蛋？

從規劃角度來看，同樣出現這個模稜兩可的問題：究竟新市鎮的發展及人口增長應較基礎設施的投資及發展早多少步，還是先進行基礎設施的投資及發展，才開拓新市鎮？我相信規劃新基礎設施（特別是鐵路發展研究建議興建的重型鐵路）的最適當態度，是認識到各方面所存在的相輔相承關係，即增長刺激發展，而發展繼而又會促進新的增長。

如果我們仔細看看獲列爲「優先項目」的地下鐵路將軍澳支線建議（當局計劃把該支線連接新界東南部），我們便容易看到需求與利益的關係。根據當局最近推算，將軍澳新市鎮本身的人口，在不足七年內會上升超過兩倍，即大約 25 萬。到二零一一年，預算人口將會增加超過三倍至 36 萬。這些數字可視作現時最可靠的數字，而這些數字本身已足以支持興建建議的地下鐵路支線。若我們對投資這項所需的基礎設施，猶豫不決，只要我們計算投資對增長可能帶來的影響，便不會遲疑了。



規劃署根據土地供應預算制訂預測，包括新市鎮某年的總人口。雖然這些簡單直接的增長推算，已提供足夠理據，支持興建有關的鐵路，但這類推算未必充分反映增長的性質，因為在這條支線投入服務後，增長性質便會趨於複雜。換句話說，將軍澳、西貢、清水灣及其他受影響地區的交通得以改善及提高效率後，這些地區的發展便會更具吸引力，並會為人口增長帶來一股強大的推動力。

由於該新市鎮目前只有巴士服務，故此需要更大的道路通車容量，以應付預計快將出現的擠塞情況。此外，附近地區增長的最高容量可能有變，也會對是否需要投資興建鐵路帶來進退兩難的局面。儘管沒有人會爭辯，將軍澳的人口不久便會達到 25 萬，而許多規劃者更表示發展容量可能接近 45 萬，但由於這兩個數字相距甚遠，不禁令人懷疑發展的步伐及發展是否可行。若採用以上有關增長的相互關係因素的邏輯，香港的歷史告訴我們，我們應審慎地規劃基礎設施以配合增長為佳，免得因估計過低而出錯，以致被迫採用暫時性而不是長期的解決辦法。

從經濟方面來說，根據財政分析，建議的將軍澳支線運作良好，即預算在二零零一年有 16% 的回報率，而到二零一一年則有 22% 的回報率。這些可觀的數字，使鐵路發展研究有關「及早實施」該支線的計劃得到支持。財政分析又顯示，投資者可獲得可觀的回報，而當局只須撥出少量的資助。這些分析證明整項計劃是可行的。即使我們採用最保守的人口推算及此新市鎮最高容量約數之間的中位數來計算（即大約 35 萬），這條地下鐵路支線不但需要敷設，而且還是一項容易令人信服的基礎設施投資。

我集中討論東部走廊這個重要的部份，因為我相信這個部份展示鐵路發展研究中許多建議所涵蓋的需求及潛在利益。我現在想簡略地講述我支持興建建議的西部走廊的原因。這項建議被列為最優先項目，可能是由於它在宏觀經濟方面，對香港的競爭能力及長遠的繁榮有顯著影響。我毋須重覆有關對這項工程的需求的數據，但我們必須明白這項需求是即時及多方面的。

中國現正推行鐵路設施現代化，特別是興建中的京九鐵路。此外，中國採用貨櫃運輸的迅速發展趨勢，使本港在規劃鐵路基礎設施時必須加以協調，藉以保留本港作為中國最重要的貿易港口的地位。

假如本港處理貨運的能力及貨運量大增，不但會提高本港在經濟方面對中國的重要性，還可減輕貨運所需的容量，並對現在及將來不斷在本港南北往來的許多中外旅客，提供更舒適的服務。每年大約有半數的中國旅客，都是採用鐵路經由羅湖入境，故此有理由及必須支持鐵路發展研究的建議，藉以促進貿易、旅遊業及甚至方便家庭團聚。

有關兩條走廊的建議，對於為香港建設更美好的將來而言，是經濟上可行及務實的投資。另一方面，假如我們敷衍失責，沒有考慮鐵路發展研究的重要性，我們不但會停滯不前，而且本港作為南海貿易樞紐的顯赫地位亦會因此而削弱。此外，我們亦不應把自己困在庸人自擾的爭辯裏：即究竟是先有發展，還是先有增長。兩者的動力是互相牽引，不可分開的。發展與增長的關係，或投資與繁榮的關係，就像「雞與蛋」一樣，兩者的關係是循環和共生，兼且是互為衍生的。為了使香港的自然循環能夠繼續為全港市民帶來利益，我促請各位支持擴建本港的鐵路基礎設施。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

馮智活議員致辭：

主席先生，香港人口於六、七十年代迅速膨脹，政府才將人口分散到新界的新市鎮，而多數新市鎮居民仍要到市區上班，造成市郊和市區之間的交通需求激增，這個現象導致八十年代的沙田，現今的屯門及葵涌經常出現交通擠塞情況，屯門區交通情況更已惡劣到令人無法容忍的地步。而現今新落成的新市鎮如馬鞍山、將軍澳、天水圍等都是人口增長迅速的地區，若缺乏集體運輸系統，這些新市鎮將重蹈沙田、屯門的覆轍，所以政府應該盡快落實有關鐵路的興建，不要再犯同一錯誤，令新市鎮居民在交通上損失大量時間。

將軍澳人口在未來幾年將會超過 20 萬，若將該區完全發展，將軍澳將可容納 40 多萬人居住，所以將軍澳是可以支持一條地鐵支線的，而港同盟不認為要等人口完全足夠才興建鐵路，應該以鐵路興建帶動該區的人口建設才是上策。除了帶動土地升值，吸引人口遷往該區外，亦避免新市鎮居民飽受塞車之苦。剛完成的鐵路發展研究報告亦認為將軍澳地鐵支線的財政可行性和經濟回報也不俗。所以港同盟認為興建將軍澳支線宜快不宜遲，若能早於二零零零年建成，對整個將軍澳地區的發展是最為有利的。

沙田區方面在剛踏入 21 世紀，該區人口會超過 100 萬，若只有九廣鐵路一項集體運輸工具作出入市區的接駁是明顯不足夠的，況且現時九鐵出九龍市區一段，在繁忙時間亦接近飽和。港同盟相信東部走廊是十分有潛質的鐵路，能直接服務馬鞍山、沙田東和沙田南，到了二零一一年這幾區居民亦達 30 多萬人，而馬鞍山向西沙方面亦有繼續發展的潛質。為了減輕沙田區整體交通壓力及讓沙田東和馬鞍山有更充分發展，港同盟建議提早興建馬鞍山經大圍出鑽石山一段東部走廊，而最理想的完成時間是二零零一年左右。本人亦明白提早興建該段鐵路在融資上較為困難，所以希望政府積極考慮與私人合作興建的可行性，例如批出車站上蓋物業的發展權，以使該段鐵路能早日完成。

至於改善現存九廣鐵路服務方面，九鐵在未來 10 年會動用數 10 億元改善現有設施。而我們認為最急需改善的項目應該包括增加繁忙時間班次，改善九龍塘站設施以加強轉乘能力，以及改善羅湖站過境的設施。九龍塘站因為進出口不多，乘客在繁忙時間轉乘地鐵的時間大為減慢，所以盡快增加該站的月台進出口及電梯設施是有急切需要的。中港在客運和貨運的交流與日俱增，在未有第二條過境鐵路之前，九鐵在過境交通上仍然扮演十分重要的角色。

鐵路研究報告是有考慮對環境的影響，但只提出非常簡略的評估及建議。我們無從知道鐵路確實對附近居民影響有多大，尤其是西部走廊進入荃灣後直至總站為止，都是經過密集民居的。本人要求政府在施工前做更詳細的環境影響評估，以防止施工期間及通車後對附近居民造成不能接受的滋擾。希望政府能主動及早諮詢受噪音影響的當地居民和區議會的意見。如有需要建造隔音屏障，必須在新鐵路落成時同時建成，不要像九鐵那樣，現時才開始興建隔音屏障。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

馮檢基議員致辭：

主席先生，由於時間所限，我對於《鐵路發展研究》諮詢文件，只會集中討論有關將軍澳和新界西的鐵路網絡問題。

首先我想談談將軍澳區。政府在此發展衛星市鎮已有不少日子，而目前人口亦有 15 萬之多，但根據研究建議所示，將軍澳的地鐵支線要到二零零一年才落成，這還要視乎當區的人口增長速度而定。我和民協都認為，到二零零一年後才落成這條地鐵，無疑對當區的居民是一段相當漫長的日子。我和民協都認為，政府應該盡快落實支線的興建日期。因為就算在落成之前，將軍澳的人口增長即使未達到政府的預算，但支線落成後亦會令將軍澳的人口增加和加速市鎮發展。對地下鐵公司來說，這亦不失為一個可以賺錢的生意，而且對該區多年來已入住的居民來說，亦可提早解決交通上的難題。

至於新界西的鐵路發展，政府只是側重一個以貨運為主導的設計，結果使一個約擁有 40 萬人的屯門，不能有一條直接連接市區的鐵路。

事實上，去年九廣鐵路董事局夏啓宏先生曾經公開透露，九廣鐵路公司已完成研究及建議興建一條連接中國深圳途經元朗以至荃灣、葵涌八號貨櫃碼頭的貨運鐵路，而客運只是次要的。今次諮詢文件中所說，西部走廊鐵路線的建議，差不多百分之百就是九廣鐵路公司的藍本。基本上研究報告有關新界西北鐵路的發展部份，我認為有兩點是值得探討的：

一、是中港運輸缺乏突破，集中單一方向。研究報告雖然強調設立第二條鐵路——出入境通道，用意是作為分流，以紓緩現時羅湖通道的擠迫和飽和，但過境之後，其匯集點仍然集中在深圳區域。假若在深圳方面得不到相應的配合，深圳市便會成為客貨運的樽頸地帶。研究報告似乎只集中了中港兩地南北交通的運輸系統，而忽略評估西面珠江三角洲的發展及緊密的交通運輸需要。民協在九三年三月及五月訪問珠海，得到一個肯定的訊息，就是珠屯大橋（即伶仃大橋）即將動工，約在一九九八年便可到達屯門的西部爛角咀。而根據珠海市的負責人透露，屆時大橋落成後，最保守估計每日通過的車輛約有四萬架次。可想而知屆時的新界西部，特別是屯門會遇到多大的交通壓力。

另外，若珠屯大橋通車後，現時由珠江三角洲取道深圳來港的客貨運，相信大部份亦會取道珠屯大橋，而不會集中在深圳的通道。可能由於上述轉變，部份研究報告就變得不夠全面，或沒有積極性及不夠突破。根據珠海市的負責人透露，在一九九二年中，已口頭上通知了香港政府有關大橋的興建。珠海市政府現亦進行珠屯大橋的研究，我覺得為何這份報告書不能把珠屯大橋的發展亦列為其中一個假設的部份？

二、鐵路公路太過集中於中西部走廊，容易引起擠塞。建議之中鐵路、三號幹線、屯門公路、青山公路等全部均集中及途經荃灣、葵涌、青衣等市鎮。將來的八、九、十號貨櫃碼頭亦相繼發展。該地域交通運輸系統，特別是貨櫃運輸量相當龐大，會造成該地域面臨巨大的交通壓力。假設如有任何事故發生，交通的擠塞便不堪設想，所以對於新界西北的交通，我和民協有以下兩項建議：

- (1) 鑑於珠屯大橋的興建已接近確定的階段，香港政府應從速全面研究新界西的交通配套。雖然鐵路發展文件提出，長遠而言，興建一條元朗至屯門、屯門至陰澳的鐵路線連接大嶼山，但從大嶼山的國際機場經屯珠大橋至珠江三角洲的地方就相當迂迴及費時。所以我建議將機場鐵路延伸至屯門的踏石角，然後分兩條線發展：

第一、向東北延伸至爛角咀的屯珠大橋出口。長遠而言，可考慮再延伸至珠海。這建議不但使大嶼山的國際機場直接聯繫兩個中港出入口(包括深圳及珠海)，屯門居民亦可直接透過這個鐵路系統出市區。最重要是可作一個分流的方式，將貨櫃運入八、九、十號貨櫃碼頭，而毋須經荃灣、葵涌及青衣等地。

- (2) 政府有關部門應以宏觀長遠的態度去審視香港未來在整個珠江三角洲發展的角色和關係，從而規劃出一個更加符合香港的利益的鐵路運輸網絡。

本人謹此陳辭，支持動議。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，作為港同盟新界西支部的成員，我今晚要在這裏反映新界西支部的一些意見。有關改善新界西的對外交通，今年似乎有很多好消息，首先是財政預算案透露將會興建三號幹線(郊野公園段)。昨天的財務委員會亦批准了屯門公路的擴建工程。《鐵路發展研究》公眾諮詢文件亦提出了西部走廊的建議。但是這幾份文件始終仍然是文件，仍然未能解決屯門區的交通問題。

港同盟新界西支部本月曾在屯門和元朗進行簽名運動，我們提出了兩項建議：

(一) 要求將西部走廊連接新界西北部與市區的客運服務終站，由諮詢文件所提議的天水圍伸延到屯門市中心；

(二) 重新考慮興建屯門、荃灣的沿海鐵路。

簽名運動的時間雖然很短，但仍得到萬多名市民的踴躍支持。這些簽名其實是代表了區內市民對交通問題的不滿，亦切實反映新界西這一區地理環境的孤立及長期備受交通問題困擾的新界西居民，對改善交通服務的殷切期望。

最令屯門區居民不滿的就是政府漠視了屯門對外交通的需求，雖然鐵路發展文件也提出了以「有效滿足交通需求」作為其中一個原則，但屯門區的交通需求完全沒有顧及。不論是整體運輸策略建議的三號幹線(郊野公園段)抑或是鐵路發展研究文件建議的西部走廊，都是以元朗區作為新界西部的起點和終點。客觀來說，這些道路和設施有助減輕屯門公路現時的負荷，但最終肯定不能縮短屯門與市區間的距離，從而促進屯門區的發展。社會發展步伐急速，我們必須擁有一個高效率的集體運輸系統，才可使社區有一定的競爭能力和條件。展望未來，屯門區的居民在交通設施方面並未見有任何進一步發展。踏入 21

世紀，屯門區的人口將會高達 50 多萬。這個數字將會高過荃灣和葵青區。一個這麼龐大又遠離市區的地方，竟然沒有一個有效的集體運輸系統，這個社區的發展是否會繼續裹足不前？

政府在諮詢文件內建議，屯門區居民可以乘搭輕鐵到達天水圍，然後再轉乘西部走廊的列車前往各區。這個構思對屯門的居民極不公平。首先，政府明知屯門區居民需要利用鐵路到各區，但又只把鐵路伸展至天水圍，要屯門區的居民由輕鐵轉列車，轉多一次車。甚至有些人在乘搭輕鐵時已經需要轉車，使他們要多付出數元的車資。我不禁要問：政府為何特別要屯門的居民浪費多一些時間及增加多一些支出？為何要迫屯門居民向輕鐵「進貢」多數元？此舉是否旨在確保輕鐵的收入能夠在新的道路網上可分一杯羹？

實際上，輕鐵這種「摩登電車」，價錢貴，效率低，由興建至今，一直為居民所詬病，很多人都恨不得這隻怪獸立即消失。我可以斷言，輕鐵的興建，是一項失敗的經驗，亦是一個徹底失敗的政策。所以我們不應再投入更多的資源，以免輕鐵與其他交通工具繼續在路面競爭。因此，港同盟新界西支部大力要求西部走廊客運支線的終點，由現時文件所建議的天水圍伸延至屯門市中心。根據鐵路研究最後報告，這樣會令屯門至中環的交通時間縮短 30 分鐘，比現時乘巴士經屯門公路再轉地鐵去中環會縮短 30 分鐘。這樣會對 21 世紀後 50 萬屯門居民帶來很大的裨益。

我們亦非常不滿鐵路研究在第二階段便否決了興建屯門、荃灣沿海鐵路的建議。由於屯門公路已經飽和，而三號幹線亦於二零一一年達到飽和，所以我們希望當局在這段期間，能夠盡快重新考慮興建屯門、荃灣的沿海支線。

本人謹此陳辭，支持動議。

楊森議員致辭：

主席先生，本人認為鐵路發展的首要原則，是要滿足市民對交通的需求，並且減低路面的負荷，改善交通擠塞的情況。所以計劃興建一條鐵路，不能只從商業角度出發，單單考慮賬面的回報；又或者只將鐵路作為工具，誘導開闢新土地，以賣地增加庫房收入，而完全漠視舊區居民，在沒有集體運輸系統的情況下，忍受交通擠迫之苦，這是將鐵路發展的原則本末倒置。

跟據上面所講的原則，本人特別關心沒有集體運輸系統的港島西區、以至南區。在八十年代，地鐵公司興建「港島線」的時候，只是發展由柴灣至上環的部份，而遺忘了西區的居民。而今次運輸科發表的《鐵路發展研究》，也未有將發展一條由「上環至堅尼地城」的地鐵支線提上議程，並訂立具體興建的時間表，使到望穿秋水的西區居民，再次失望。本人認為無論從人口趨勢，地理環境及路面情況考慮，都應該興建這條港島區的地鐵「堅尼地城支線」。

首先，人口方面，按路政署於一九八九年發表的「西區交通研究」估計，到一九九六年港島西區的人口將超越 20 萬人，若再計算經接駁而間接受惠的薄扶林及華富邨，這條地鐵支線服務的人口將超過 31 萬人。這還未有計算一九九七年西區海底隧道通車之後，可能誘發舊樓林立的西區，經重建而擴展人口。

而在地理環境方面，由於港島北部依山發展，所以一般道路都比較狹窄及傾斜，也沒有空間擴闊路面及開闢新路。在未有地鐵直達的情況下，港島西區的居民都依賴路面的接駁交通工具，使道路的負荷增加，造成交通擠塞。同時，人口龐大的南區也由於地理關係，不少車輛都要行經西區的道路網，才能到達本港其他地區，令西區的路面負荷百上加斤。這個情況就有嚴重影響，因為西區主要幹道負荷太高，所以要在薄扶林區限制發展，透過控制人口增長，減低路面壓力，造成浪費土地資源。

所以，發展一個港島西區的集體運輸系統實在刻不容緩，又基於路面空間有限，路面的鐵路系統，並不能解決交通問題，反而會造成擠塞，所以唯有興建港島區的地鐵「堅尼地城支線」才是正本清源之策。

若按照運輸科及地鐵公司一向的考慮，要等待青洲填海之後，才一併發展上環至青洲的地鐵支線，則實在是漠視現時港島西區的現存需求。又由於現時港島西區有一大片填海區，由上環伸延至堅尼地城，包括今年動工填海的卑路乍灣；其實運輸科可以研究運用這些填海區，鋪設地鐵管道，分段優先興建至堅尼地城的地鐵，待十數年後青洲填海，則同時鋪設地鐵管道，接駁到堅尼地城。這才是踏實的辦法。

另一方面，也是被人遺忘的南區居民，長期依賴中巴及城巴屋邨巴士，作為貫通區內、區外的主要交通工具，但由於缺乏競爭，所以車費偏高，服務又欠理想。本人認為興建一個集體運輸系統，不單能滿足人口龐大的南區的需求，更會因為引入競爭而改善區內的公共交通服務。

在今次運輸科發表的《鐵路發展研究》當中，曾提及一條南港島線的「中等客運量鐵路」行走南區各屋邨，並接駁到金鐘，這個應當是一個可行的構想，而居民對這條鐵路的需求也十分大，可惜今次的《鐵路發展研究》，僅將之列為「長遠方案」考慮。但本人認為，運輸科應研究分段興建「南港島線」中等客運量鐵路，即優先興建接駁南區與區外的一段，既紓緩南區往區外的樽頸—香港仔運輸隧道及薄扶林道的壓力，也能改善區內公共交通服務。

總括而言，香港民主同盟認為鐵路發展應以居民為本，既要服務居民、改善交通、亦要配合經濟發展。況且，普羅大眾，特別是中、下階層市民，對集體運輸系統的需求較大，所以有效的鐵路發展，也能促進社會公平，令資源更合理調配。剛才，港同盟各位議員的發言，都是依循這個原則，對全港鐵路發展作整體考慮的。

本人謹此陳辭，支持動議。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，運輸科於本年四月二日發表《鐵路發展研究》的公眾諮詢文件，建議一系列的鐵路建設，包括「西部走廊」鐵路、「東部走廊」鐵路及港島的「中等客運量系統」鐵路，以及提出若干未有日程的長遠構思，當中主要是天水圍—屯門—市區鐵路，及土瓜灣至油塘鐵路。

匯點對鐵路方案今年才公布，覺得時間上遲了不少，事實上由九零年一月，運輸政策白皮書指出，雖然研究鐵路發展至四月諮詢文件公布，足足有三年零三個月的時間，而有關方案又不過是「第二次整體運輸策略」中路線建議的深化考慮，實毋須拖延達39個月，匯點促請政府盡快落實各方案，確保現已不足的鐵路系統，在本世紀末至下世紀初有實質擴展，紓緩經濟發展及民生需要的交通需求壓力。

諮詢文件中，將「西部走廊」的近郊客運線、長途客運線及港口鐵路線列為優先興建項目，匯點表示歡迎，亦可算是政府對去年十一月立法局一致通過由本人提出「改善新界西北交通」動議辯論的正面回應。但對於二零零一年這個落成時間及近郊客運線只伸延至天水圍作為終點站感到不滿，因前者是需要新界西居民多等八年才可望解決區內外的交通死結，後者則完全忽略了屯門區居民的交通需求，因此，匯點建議「西部走廊」鐵路與三號幹線（郊野公園段）於明年同期動工，提早落成；並將近郊客運線的終點站由天水圍延至屯門，使整條鐵路的乘客量大大增加，令其更具成本效益。

另外，匯點對「長遠方案」中屯門至市區線亦有以下評論。我們認為集體運輸系統，尤其鐵路，對香港的經濟發展及民生需要，極之重要，而且較能解決問題，匯點認為鐵路發展要達到三個目的：

- （一）配合新機場及港口西移，完善循環性鐵路網。
- （二）正視中港客、貨運急劇需要，完善中港第二鐵路網。
- （三）解決各地區的交通擠塞問題，尤其偏遠新市鎮的人口、工商業發展的需要。這項需要是包括緊急情況的「第二選擇」需要。

基於以上三點，匯點認為屯門至市區鐵路線有其急切性，理由是：

- （一）屯門人口龐大，對外乘客急劇上升。
- （二）屯門公路及青山公路已達飽和，未來幾年情況更趨惡化。
- （三）若沒有對外鐵路，將影響屯門工商業進一步發展。
- （四）新港口西移的其中一項是在屯門設立內河碼頭，由此引起的交通壓力將大增。

由上述四點觀之，屯門對外鐵路，並非如運輸科所言，只是客運，而是客貨運皆有需要。而即使鐵路上要紓緩客運，但貨運對公路壓力在急升中，這也顯示鐵路的重要性。

此外，文件中所建議的「天水圍—屯門—陰澳—市區」鐵路線，路線本身與匯點推薦的兩種選擇之一相近，匯點對路線覺得可接受。

但時間方面，匯點認為基於以上分析，屯門出市區不應只作為無具體日程的長遠方案，而應納入「西部走廊」計劃部份，與元朗至荃灣線同獲優先考慮，並應定下分期落實的日程表。

有一種意見認為，匯點所建議的屯門—市區—元朗—屯門環迴鐵路網絡所含的元朗至市區，屯門至市區，屯門至元朗的三段鐵路若同步建設，在融資上及使用的回報效益上是否可行？

匯點對此有三點回應：

- (一) 交通建設不單只計算本身的效益，更應考慮作為都市建設的基礎，所帶來在經濟上及民生上的作用。若單說「沒錢賺」而罔顧新界西未來近百萬市民的需要，實在只見樹木，不見森林。
- (二) 即使真的考慮建設的投資及效益問題，在投資方面，目前兩間鐵路公司（九鐵和地鐵）都有甚高的融資能力，其過往業績及目前的發展融資已充分證明這一點。再者，融資亦視乎發展計劃的預期效益，而這環迴鐵路網絡是高效益的。
- (三) 據目前已知的資料估計，即使上述環迴鐵路網絡的三段鐵路同期投資建設，在公元二零零零年，乘客及回報效益兩方面，三段鐵路分別為：
  - (i) 元朗至市區：乘客 35 萬，效益 10-15%
  - (ii) 元朗至屯門：乘客 19 萬，效益 10-15%
  - (iii) 屯門至市區（假設經掃管笏、陰澳往市區）乘客 14 萬，效益 5-10%

而到公元二零一零年，三段乘客更會分別增至 40 萬、26 萬及 20 萬。由此可見，整個環迴鐵路網的成本效益是頗高的，乘客量的增加更非目前的公路或只加其中一段鐵路所能照顧的。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：黃議員，你必須結束演辭。

黃偉賢議員：主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。



鄧兆棠議員致辭：

主席先生，今天的議題其實可以擴大為：當局在制訂任何政策之前應充分考慮和顧及市民所表達的意見。我相信本局同事及廣大市民對這個建議，都會表示肯定的，甚至政府口頭上都會予以肯定。至於政府實際的行動是否口是心非，則屬另一回事，相信難以預測。我有一位朋友曾經用下面的話來形容政府和民意的關係，他說：「民意好像做糕餅的麵團一樣，可以搓得圓壓得扁；香港政府就好像做糕餅的師傅，將一塊塊麵團，做成各式各樣的糕餅」。當我們希望將一塊麵團搓圓，做一件糕的時候，師傅多數會將它壓扁做成一件餅，然後對我們說：「這件餅是用你們的麵粉做的，你們應感滿意」。在這個時候，麵團已變了餅，米已成炊，大家不想吃也不成。

新界西交通擠塞的問題，多年來在本局已談過無數次，發言的紀錄可能比一本電話簿還厚。一批又一批的新界西居民，多年來透過各種渠道，包括簽名運動、請願、居民大會等等，要求興建由元朗經屯門出市區的鐵路系統。可是到頭來，政府充耳不聞，視若無睹。新界西居民的呼聲，就好像一塊被人搓圓壓扁的麵團一樣，喊叫也沒用。當局在四月初出版《鐵路發展研究》公共諮詢文件，白紙黑字地指出：本文件是扼要介紹研究的建議，歡迎各界人士就建議的鐵路網絡提供意見，香港政府將充分考慮這些意見，然後決定下階段的工作。但是，言猶在耳，政府官員稍後於多個不同的場合，多次反覆強調因為成本效益的問題，新界西北鐵路將不會經屯門。政府官員的舉動顯示了所謂諮詢市民，只是形式而已，實際上不會改變政府原來構思的計劃。對於這些諮詢誠意，本人身為新界西的直選立法局議員，覺得非常遺憾。

有關的鐵路發展計劃所建議興建的西北鐵路，無疑是對連接新界西北和市區有長遠的經濟效益，但放棄連接屯門是忽略了屯門區 40 多萬居民的交通需要。根據建議的計劃，屯門居民須乘輕鐵到天水圍轉車。此舉浪費了屯門居民的交通時間，而且增加了交通費用的負擔。其次，現時輕鐵在繁忙時間的載客量已達到飽和，未來客運的壓力必然會因隨着天水圍和其他新屋邨的入伙而逐步增加。輕鐵是否能夠消化因為接駁而帶來的乘客量，是令人擔心的。一旦有任何差錯，輕鐵甚至西北鐵路系統都會陷於癱瘓。三個月前，我與十多位區議員一同向總督先生請願，呈交聯署文件，表達了上述的意見，而且建議將西北鐵路由天水圍伸至屯門。我亦在本年五月五日有關水陸交通政策的動議辯論時再次提出相同的意見。動議雖然獲本局一致通過，但政府沒有作出積極的回應。我希望政府能夠真真正正地考慮為新界西未來 90 萬居民做一件好事。

前任運輸司梁文建先生擔心若將西北鐵路伸延至屯門，會使九廣鐵路公司破產。我無意研究他評論的可信性，但我感到非常憤怒，政府為了保護公營機構的利益，竟然要犧牲數十萬居民的交通需要。請問主席先生，這種犧牲居民，養肥九鐵的做法，是何政策呢？這個政府又是怎樣的政府呢？其實將鐵路伸延至屯門亦不會大大影響輕鐵的收入，因為輕鐵仍然是屯門區內各大屋邨之間的主要交通工具。

最近，屯門區議會議決下列四點的立場，作為建議：

第一，要求政府興建集體運輸系統連接屯門及市區；

第二，促請政府把興建連接天水圍至屯門的一段鐵路，改為第一階段進行，而不應待二零零一年再次討論後才決定；

第三，盡早落實連接屯門與機場鐵路的興建日期；

第四，要求政府從新檢討鐵路發展計劃，以配合屯門對外交通因珠海 — 屯門大橋可能興建而增加的運輸負荷。

我希望政府認真考慮上述各點意見，優先和提早興建新界西北鐵路，並且將鐵路伸延至屯門。對於與中國境內的鐵路和其他交通通道的匯合和聯繫發展，亦要特別注意。

除了新界西居民對鐵路渴求外，西貢將軍澳和港島西的居民亦要求興建地下鐵路支線。他們的要求亦相當合理。其實相比之下，將軍澳的居民亦比較幸福，因為將軍澳支線計劃已初步定於二零零一年興建，而港島西北地鐵支線方面，雖經居民爭取了超過 10 年，但在整份鐵路發展文件中，卻隻字不提，令人失望。

主席先生，本人明瞭鐵路興建是有分緩急次序，在衡量緩急時，政府和市民顯然有不同的標準。我促請政府能夠多聽多看，「多聽」是多聽市民的意見，「多看」是切實地瞭解實際的情況，不要在辦公室內憑空想象，閉門造車，以免各項設施遠離市民的實際意願和需求。

主席先生，謹此陳辭，支持動議。劉皇發議員亦想表達同樣的意見。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

主席先生，由於我和劉華森議員之間的傳訊失誤，我們不能及時修訂有關動議，以便具體地將環境的重要性列入動議內。我感覺到，假如動議經予修訂，具體地將環境因素包括在內，便可向政府傳達一個更強烈的訊息。

鐵路發展研究諮詢文件中唯一提及環境的內容是：「鐵路具有高接載能力，它與一般道路分隔，有助減輕路面交通的壓力，並能促進土地發展，同時又不會引起空氣污染」。這段頗為不經意的旁白掩飾了一個迫切需要，就是為了社會健康的緣故而檢討我們的運輸政策。

政府的明確政策是：「達致和保持一個合理的空氣質素水平，以保障社會健康和安寧」。但與此同時，官方的推算卻顯示出倘若我們不作任何重大改變，到本世紀末，我們的空氣質素會惡化達 50%。

現時本港的路面上約有 434000 部車輛行走。運輸署估計至二零零一年時，將會有 600000 部車輛。汽車噴出的廢氣，構成了我們所呼吸空氣中大量二氧化氮，而柴油推動汽車噴出的廢氣則產生了空氣中大部份的微粒。

雖然環境保護署正在研究各種方法以控制空氣污染，但縱使所有措施均能全面實行，當局預料空氣質素仍會惡化達 30% 之多。這點並非我們的社會所能接受的——空氣質素下降 30%，情況仍是太嚴重了。

鑑於這些可怕的官方統計資料，我不清楚政府的決策階層是否願意和是否能夠對交通、污染和公眾健康三者之間的關係採納一個協調的看法。假如政府正在集中各司級官員的專門知識和技能，我相信鐵路發展研究必能更直接地處理鐵路運輸所產生的環境問題。

在本年度開支預算草案的審議過程中，當時的運輸署署長曾說：「如果資源條件容許，在將來的運輸系統中，當局會優先考慮鐵路發展，因為鐵路對環境的影響較少」。

這是減少空氣污染的關鍵。畢竟，我們所增加的汽車，大部份是性能良好的，可穿梭往來於香港與華南之間。假如鐵路發展研究或一九八九年環境白皮書第二次檢討（預期於十一月份出版）均沒有討論如何尋找所需的資源——我們是指尋找可觀的資金來發展一個鐵路系統——那麼環境保護署為求減少空氣污染所作的努力，只可以解決部份的問題。我們的空氣質素會繼續下降至一個危害我們健康的水平。

在研究鐵路發展時，我們對環境的認識更多，因而對這方面的發展應可採納一個更完整的方法。我們亦必須考慮噪音和土地發展。鐵路發展研究認為一個更佳的鐵路系統，會刺激土地發展。如果這是指修復荒廢了的土地而言，那也是好的。但我們必須竭力保護我們餘下數片尚未受破壞的郊野地區，避免再受進一步的侵蝕。

主席先生，雖然我表達了上述意念，但我是支持動議的。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我要感謝各位議員對廣泛的問題提出意見，並就日後興建各條鐵路的優先次序表示他們的想法。正如各位所知，我們現正諮詢市民的意見。現時我們仍未開始訂定鐵路發展的確實策略，因此各位的意見特別有用。

背景

本港有四份之一以上的乘客使用鐵路服務，而往來中港兩地的更有 90% 使用鐵路。鐵路實在是本港運輸網絡中重要的一環，而對於維持經濟、社會及土地發展，鐵路更是不可或缺的。

運輸政策白皮書確認了鐵路在我們運輸基建設施中的重要角色。作為不佔用道路的集體運輸工具，鐵路可減輕對道路系統的壓力，且能刺激土地發展。此外，鐵路不會造成空氣污染，是一種可靠、舒適和快速的運輸工具。不過，興建和經營鐵路的費用非常高昂，運作靈活性亦較巴士為低，並且只限行走人口稠密的地區才有利可圖。

在這背景下，白皮書指出有需要進行鐵路發展研究，以重新評估第二次整體運輸研究所建議的鐵路計劃，並在當局決定興建機場鐵路的前提下，訂定各項計劃的優先次序、路線和興建時間表。這項研究在一九九一年十二月展開，目標是確保照顧到下述三點：

第一，考慮到中港接觸日益頻繁，我們的鐵路系統必須足以應付社會的運輸需求。有關中港間的運輸問題，我們曾與深圳和廣東的鐵路和規劃當局交換意見；

第二，往來中港的旅客需求日增；

第三，有很多市民有需要往來新市鎮與市區之間。

### 鐵路研究的建議概要

概括來說，鐵路研究報告建議興建兩條主要的鐵路走廊，即行經新界西北部的西部走廊，以及利用現有的九廣鐵路幹線作為骨幹並再加發展的東部走廊。

西部走廊會是一條由羅湖經錦田至市區的新鐵路。研究報告建議這條鐵路提供三種服務，即由邊境至葵涌貨櫃碼頭的鐵路貨運服務、前往中國的長途鐵路服務，以及由天水圍及元朗至市區的客運服務。三種服務共用同一鐵路，可提高其經濟效益。報告把西部走廊列為優先項目，建議於二零零一年之前建成。

東部走廊包括三項可加強及擴展本港東部鐵路系統的計劃，詳情如下：

第一、改善現有的九廣鐵路線，尤其是九龍塘站；

第二、藍田至將軍澳的地鐵支線；

第三、最後可連接馬鞍山與九龍的東九龍線。

東部走廊三項計劃中，改善現有的九廣鐵路線及興建地鐵將澳支線均列為最優先項目，建議於二零零一年之前完成。

研究報告又建議興建金鐘至港島南部的中等客運量鐵路系統，並於適當時候在日後的中環及灣仔填海區興建一條東西走向的新鐵路，由中環至天后。上述兩項建議列為較低優先次序項目。至於到二零一一年以後較長遠的需要，研究報告建議考慮興建西部外走廊，由港島西部經青洲、大嶼山、屯門至天水圍，這條走廊包括連接大嶼山貨櫃港的鐵路。

### 公眾諮詢

鐵路研究於本年三月完成。由於市民對研究結果非常關注，當局於四月開始諮詢公眾，諮詢期至七月三十一日止。至今，當局已收到各區議會、商業和專業團體以及個別市民提交的廣泛意見。我想在這裏表明，我們歡迎就各項建議提出的意見。對於諮詢文件所載的研究結果，我們是抱着開明態度的，我又認為各位今天發表的意見尤其寶貴。

## 對議員意見的回應

我現在就議員在這次辯論中所提出的要點作初步的回應，或會有些幫助。我必須強調「初步」二字。正如我剛才提到，諮詢工作要到七月三十一日才結束。我們先要小心審議及評估各界提出的意見、評論和關注，然後才能訂出最後的策略和各項計劃的優先次序。鑑於中港接觸日益頻繁，所以我們最後還須再就有關策略與中國鐵路及規劃當局討論，並取得聯合聯絡小組中方代表的同意，因為即使不是全部，也有大部份開支將須在一九九七年之後支付。我可以在這些規限之內，發表以下意見。

## 西部走廊

有些議員在發表對西部走廊的意見時，曾就建議中的鐵路並非直達屯門這一點作出評論。我們的顧問建議這條鐵路行經元朗，因為這條路線要有三類鐵路服務，即通往中國的客貨路線及接載居民往來新界西北部的服務，使到每類服務的單位成本因而減低。顧問相信藉着改善輕便鐵路，可提供足夠的接駁服務，接載屯門居民到天水圍和元朗轉乘西部走廊的鐵路。

據顧問估計，把建議中的西部走廊由元朗伸延至屯門市中心的費用約為 60 億元。故此，研究報告建議應在較後階段才實施該工程。把鐵路伸延至屯門的工程費用高昂，原因之一是由於運作和環境因素，屯門市內的一段鐵路須在地底興建。

話雖如此，我想再次強調，對於把建議中的鐵路系統伸延至屯門這個問題，我們會廣納意見，並在訂定策略之前再作考慮。

有些議員建議增設一條屯門支線，由天水圍至屯門北（而非市中心），這樣便毋須在地底興建一段費用昂貴的鐵路。我對這項建議甚感興趣，並會加以審慎考慮。

## 西部走廊所擬路線以外的其他路線

西部走廊除了建議中的路線外，有些議員亦提出了其他路線。

## 荃灣至屯門沿海線

其中一條路線是荃灣至屯門沿海線。研究報告認為此路線沿途地勢崎嶇，因此建造費用會極為高昂，約達 120 億元。況且，該路線只能提供載客服務，而非提供中港客貨運服務的適當路線。此外，由於受到海岸線的限制，將來進行改善和擴展工程，也會十分困難和昂貴。

## 建議中的珠海大橋

有一位議員詢問可否將西部走廊與建議中的珠海大橋連接起來。由於興建珠海大橋的建議最近才公布，因此在中國當局正式徵詢我們的意見之前，我們很難作出評論，而鐵路發展研究很明顯不能夠把這項建議列入考慮在內。不過，香港政府收到珠海大橋的藍圖後，定會對這項計劃連同新界西北部的整個運輸網，包括我們的鐵路建議一併研究。

## 港口鐵路線

劉華森議員曾問及有關葵涌區道路系統的容量，以及倘若建議中的港口鐵路貨運站設於八號貨櫃碼頭的後勤用地，該區的道路系統能否應付使用該貨運站的車輛。我想再說一遍，這些建議現時只是在構思階段。當我們開始詳細討論如何實施這些建議時，我們定會慎加研究道路的容量問題。在八號貨櫃碼頭後勤用地興建港口鐵路貨運站的一個好處是，只有貨櫃車才可使用貨運站和貨櫃碼頭停泊處之間的道路，因此不會影響到正常的交通。

不用說，這條與中國連接的貨運鐵路線可以鞏固香港作為重要港口的地位，並可普遍減輕中港貨運對道路系統的壓力。

## 地鐵將軍澳支線

有部份議員曾批評政府延遲興建地鐵將軍澳支線。事實並非如此。其實，我們以前已經說過，要待將軍澳的人口增至 27 萬時，才適宜根據運輸理由興建這條地鐵支線。鐵路發展研究則說，到將軍澳的人口增至 34 萬時興建地鐵將軍澳支線，才符合經濟原則，但該支線應在人口增至 25 萬時便建成。根據最新的發展計劃，該新市鎮的人口將於二零零一年增至 25 萬，並在二零一一年增至 36 萬。因此，鐵路發展研究其實是確定了我們先前的說法，並在人口方面提供了更精確的指標。

## 東九龍線

### 興建時間

各位議員曾經詢問為何建議東九龍線要到二零一一年才建成。這條鐵路線跟其他須優先進行的計劃比較起來財政上沒有那麼穩健。原因如下：

第一，由於這條鐵路有一大段要在地底興建，因此興建費用十分昂貴；

第二，由於這條鐵路線有一部份與現時的地鐵及九廣鐵路路線相同，因此只會與現有的服務競爭，而不會吸引新的乘客；

第三，由於現時九廣鐵路已有預留容量，應付未來幾年的需要，因此，先充分利用九鐵的預留容量，如透過改善九龍塘的九廣鐵路／地下鐵路交匯處，然後才在區內進行新的鐵路計劃，會較合乎經濟原則；

第四，根據現時假設的土地用途，發展九龍東南部填海區，為建議中鐵路帶來的乘客量相對來說不算大。

建議中的東九龍線計劃，須視乎填海區的發展規模和速度而定，而當局現正研究該項填海計劃。該項研究於今年較後時間完成時，我們便可以更準確地評估這條建議路線的效用。

## 南港島線

與其他較重要的計劃如西部走廊和地鐵將軍澳支線相比，南港島線被列為低優先次序項目。該項工程的建造成本接近 60 億元，除非獲得巨額資助，否則在財政上並不可行。此外，我們亦要十分審慎評估其對土地方面的影響，特別是如果私營機構為籌措資金興建鐵路而要求的物業發展權，可能會超出興建鐵路及有關車站和車廠所需的土地面積。

## 建議的堅尼地城地鐵支線

由於地鐵上環至堅尼地城支線不會吸引很多乘客，因此，研究報告建議該線的興建時間應與青洲填海區配合。基本上，在發展青洲填海區之前，該線在財政上並不可行。此外，我們亦不應忽略一點，就是西區海底隧道落成後，西區的道路系統將一定會有所改善。

## 私營機構的建議

主席先生，我現在想轉而談談議員提出的兩個一般性問題。第一，政府歡迎私營機構提出發展鐵路系統的建議，並會審慎考慮這些建議的優點。只要有關建議符合我們的運輸目標，同時又能照顧市民及投資者的利益，我們是很樂意考慮讓私營機構參與其事，使主要的鐵路幹線能順利興建。

政府近幾個月接獲一些私營機構提交的建議。我們在考慮這些建議時，定會審慎研究土地發展方面的影響，以及建議是否符合運輸規劃、環境及其他方面的規定。

## 環境問題

第二，有議員注意到我們須確保鐵路發展建議符合環境標準。事實上，整個研究評估過程都有考慮到環境方面的影響。是項研究已就各項鐵路計劃進行了初步環境評估，以確保工程不會引致難以克服的環境問題。當局在實施個別計劃時，定會進行全面環境影響評估，以確定問題所在，並制訂適當的緩解措施。

## 未來的工作

主席先生，至於未來的發展路向，正如我較早前說，諮詢工作會到七月三十一日才結束。我們會仔細分析各界人士的意見、評論和關注，然後才訂出最後的策略和各項計劃的優先次序。當局會就所決定的策略徵詢行政局的意見。其後，我們打算發表一份鐵路發展策略聲明，並會就聲明內容諮詢本局交通事務小組及聯合聯絡小組中方代表的意見。

各位議員今日在本局對這個重要問題發表了深入精闢的意見，我謹再次致謝。這項動議會得到各當然官守議員的支持。

主席（譯文）：劉議員，你是否打算致答辭？你有八分 10 秒時間。

劉華森議員致辭：

我很感謝各位議員熱烈討論這個動議，更希望經本局討論後，公眾人士會花多些時間去研究，就香港鐵路發展而提供更多意見。我相信運輸司在聽過議員提出的許多而又複雜的建議後，會同意我的建議，而事實上，這亦是數年前的建議，即香港需要一個鐵路局來統籌辦理。鐵路局應把兩間鐵路公司合併，因目前兩間鐵路公司分別發展，造成很多不統一的地方，譬如輕便鐵路就是一個不統籌的產品。

另外，我想指出幾點，希望運輸司特別注意：

第一、本港的鐵路發展必須與中國的鐵路發展配合。譚耀宗議員和各位議員所提出有關廣深高速鐵路的接駁和該條橋的問題是應該注意的；

第二、我希望政府不要以人口數字來決定鐵路的發展。許多議員已指出，鐵路的伸展，本身已帶動了人口增長，故毋需待有一定的人口數目時才將鐵路伸展至該處；

第三、私人投資發展是有許多方法，舉例來說：現時由藍田至鰂魚涌線事實上是由私人投資租予地下鐵路公司，相信許多地鐵乘客都不知道該段路線是私人發展的。所以私人發展不一定要整條批予，一段鐵路也可以的；

第四、關於東九龍地下鐵路線，我十分同意運輸司所說，是很昂貴而又難於開展，因此我提議馬鞍山線應分別發展，不要等待至與東九龍線接駁，因至現在為止，我也未知會否興建東九龍線，因該線的費用確是昂貴及難以興建。

最後，我想提出，所有議員都不同意報告內所列出的兩個時間，即分別是二零零一和二零一一年，希望最少提早五年。對於那些急需進行的工程，希望政府坐言起行，盡快決定，我們不能等至二零零一年才有急切需要的鐵路。

最後我仍然希望能切實考慮成立鐵路局，來統籌這個複雜的問題，尤其是接近九七，我們須與廣東和中國方面有一定的鐵路發展配合，鐵路局是有一定的需要。

我再次謝謝各位議員熱烈發言，謝謝主席先生。

動議付諸表決，並獲通過。

## 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年水務設施（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1993 年第 195 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1993 年 7 月 21 日。」



周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，我謹提出動議，以便將審議 1993 年水務設施（修訂）規例的時限延長至一九九三年七月二十一日。該項規例已刊登於憲報的 1993 年第 195 號法律公告。

這項附屬法例已於一九九三年六月九日提交本局省覽。除非立法局的修訂期限經決議延長至一九九三年七月二十一日，否則依正常程序，修訂期限會於今天即一九九三年七月七日屆滿。修訂期限須予延長，以便讓議員有更多時間充分考慮附屬法例建議的一些大幅增長是否有其適當的依據及理由。

基於同一理由，我會提出其他五項動議，要求將有關各項加費的附屬法例修訂期限延長。

主席先生，我謹提出動議。

*動議經向本局提出。*

劉千石議員致辭：

主席先生，正如我日前在經濟事務及公共事業小組發言時所說，當政府現正就公用事業收費政策和利潤回報政策進行全面檢討時，根本不應繼續以按固定資產平均淨值的 7% 回報率作為水費的根據。事實上過去幾年，水務運作已有超過五億元的盈利，完全沒有加水費的迫切性。

此外，對於政府表示如果今年不加價，今年的水務運作將會出現虧損的說法，有所懷疑。根據政府所提供的立法局參考資料，顯示實施今次加水費的建議，只會為政府帶來 3.4 億多元的額外收入。但正如我剛才所說，過去幾年，每年水務運作的盈餘均超過五億元，所以沒有理由今年不加水費便會虧損。我認為在通過周梁淑怡議員的動議後，我們應成立小組委員會審議有關加水費的建議。同時，我希望屆時政府能夠對我以上的質疑作出解釋。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

*動議付諸表決，並獲通過。*

## 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年人民入境（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1993 年第 202 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，我動議通過議事程序表所載以我名義提出的議案，旨在將本局審議 1993 年人民入境（修訂）規例，即刊登於憲報的 1993 年第 202 號法律公告的限期，延展至一九九三年七月二十一日。

正如我先前所述，這是其中一項將限期延展的動議，有關原因我已闡釋過，不再贅述。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年婚姻制度改革（費用）（修訂）規例》（即刊登於憲報的 1993 年第 203 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2) 條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4) 條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，基於我剛才所提出的原因，我動議通過議事程序表所載以我名義提出的議案，旨在將本局審議 1993 年婚姻制度改革（費用）（修訂）規例，即刊登於憲報的 1993 年第 203 號法律公告的限期，延展至一九九三年七月二十一日。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年出生登記（特設登記冊）條例（修訂附表 5）令》（即刊登於憲報的 1993 年第 207 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2) 條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4) 條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，基於我剛才所提出的同一原因，我動議通過議事程序表所載以我名義提出的議案，旨在將本局審議 1993 年出生登記（特設登記冊）條例（修訂附表 5）令，即刊登於憲報的 1993 年第 207 號法律公告的限期，延展至一九九三年七月二十一日。

主席先生，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議，並向本局致辭：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年死亡登記（特設登記冊）條例（修訂附表 4）令》（即刊登於憲報的 1993 年第 208 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，基於我剛才所提出的原因，我動議通過議事程序表所載以我名義提出的議案，旨在將本局審議 1993 年死亡登記（特設登記冊）條例（修訂附表 4）令，即刊登於憲報的 1993 年第 208 號法律公告的限期，延展至一九九三年七月二十一日。

主席先生，我謹提出動議。

*動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。*

### 釋義及通則條例

周梁淑怡議員提出下列動議：

「就 1993 年 6 月 9 日提交立法局會議省覽的《1993 年婚姻條例（修訂附表 2）令》（即刊登於憲報的 1993 年第 210 號法律公告），將《釋義及通則條例》第 34(2)條所提述的附屬法例修訂期限根據該條例第 34(4)條延展至 1993 年 7 月 21 日。」

周梁淑怡議員致辭的譯文：

主席先生，基於我剛才所提出的原因，我動議通過議事程序表所載以我名義提出的議案，旨在將本局審議 1993 年婚姻條例（修訂附表 2）令，即刊登於憲報的 1993 年第 210 號法律公告的限期，延展至一九九三年七月二十一日。

主席先生，我謹提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

主席（譯文）：議事程序表的下一項議程，是由夏佳理議員提出，修訂於一九九三年六月九日提交立法局會議省覽的《1993 年宣布建議地區數目及指定地區名稱令》的動議。由於各議員已決定延展考慮這項附屬法例的期限，故我不會請夏佳理議員提出他的動議。

### 休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九三年七月十四日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午九時五十一分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列動議／條例草案簡稱的中文譯名，除土地排水條例草案、1993 年證券及期貨事務監察委員會（修訂）條例草案、商船（限制船東責任）條例草案外，其他僅作參考指南，並無權威效力。）

## 書面答覆

### 附件 I

#### 憲制事務司就陸恭蕙議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

在主要答覆內所提及的四項條約中，一九九四年到期提交有關下列三項條約的報告，是英國政府須就該等條約在港實施情況而提交聯合國的最後報告：

- (a) 《公民權利和政治權利國際公約》；
- (b) 《經濟、社會與文化權利國際公約》；及
- (c) 《禁止酷刑和其他殘忍、不人道或有辱人格的待遇或處罰公約》。

至於《消除一切形式種族歧視國際公約》，則須於一九九六年四月再提交一份報告。

### 附件 II

#### 保安司就楊孝華議員對第五項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

現時，派駐機場的人民入境事務處職員人數為 618 名。

